

TOUR
DE FRANCE
50

NUMÉRO SPÉCIAL



SUPPLÉMENT EDITE PAR

But CLUB



36 PAGES
50 FRANCS

SUISSE : 1 Fr.
BELGIQUE : 10 Fr.

MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI

TOUR DE FRANCE 1950



CHALLENGE INTERNATIONAL



CLASSEMENT PAR EQUIPE

PRIX :

Deux millions de francs

OFFERT PAR LA

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE

MARTINI & ROSSI

MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI MARTINI & ROSSI

IL NE SERA PAS AU DÉPART DU TOUR 50 QU'IL DÉSIRAIT GAGNER A NOUVEAU

SOURCILS : droits, fournis et bruns. Ils révèlent une énergie intense, un besoin d'activité en même temps qu'un manque de gaieté. Absence du sens de l'humour. Tends à prendre les choses trop au sérieux.

FRONT : carré. L'indice d'une intelligence qui repugne aux rêveries. C'est la faculté réalisatrice, positive qui est mise au service d'une ténacité soutenue. Grande puissance de réflexion. Minutieux.

NEZ : osseux et aux narines ouvertes. Sensibilité et tendance à la sobriété. Besoins sains et normaux. Insouciance des questions alimentaires. **BOUCHE :** moyenné, au dessin ferme. Indique la volonté, la ténacité, l'endurance, la maîtrise de soi, et aussi un caractère taciturne. **MENTON :** osseux, fin. Le signe de la volonté intelligente, pas entêté. Finesse, goûts élevés, besoin d'action.

YEUX : globuleux. Egalité d'humeur difficile à conserver. Tendance à l'emportement qui se transforme généralement en colère sourde et en besoin d'action. Toute l'irascibilité latente en puissance, mais disciplinée.

LA PHYSIOGNOMONIE RÉVÈLE :

Fausto Coppi un impulsif qui réussit à se dominer

La Physiognomonie, c'est-à-dire la science qui permet de connaître les hommes d'après leur physique, a beau n'être qu'à son début, elle n'en permet pas moins d'établir souvent des appréciations très exactes sur la grande majorité des sujets. L'étude que nous vous présentons aujourd'hui a été faite par une des grandes spécialistes du moment, Mlle Françoise Vedrune. Elle vous révélera un aspect de Fausto Coppi jusqu'alors inconnu, de ce Fausto Coppi qu'une terrible chute dans l'étape des Dolomites du « Giro d'Italia » a contraint à déclarer forfait dans le Tour 1950 et que tous les sportifs dignes de ce nom regretteront de ne pas voir au départ.

Son visage triangulaire indique que le type dominant de Fausto Coppi est Mercure. C'est le type qui dénote l'intelligence, la réflexion, l'habileté et une sensibilité aiguë. La proportion qui existe entre ce front large et ce visage fin mais court, indique que le sujet s'attaque franchement et presque brutalement aux problèmes qui le concernent. Une hardiesse le caractérise également.

Fausto Coppi, si l'on en croit cette photographie, est un sujet nerveux ayant souvent tendance à s'emporter. Mais, et c'est là qu'interviennent les actions combinées

de l'intelligence et de la volonté, Coppi parvient à dominer ses impulsions le plus souvent. Seule, une certaine mauvaise humeur peut témoigner des révoltes et des drames intérieurs du champion.

C'est dans cette opposition entre ses réactions premières, ses intentions spontanées, et la logique qui le fait se contenir en l'incitant à dissimuler la véritable intensité de ses sentiments, qu'il faut chercher ce manque d'humour et même souvent une certaine tristesse qui doivent être le propre de Fausto.

1906

Le Tour a trois ans. Ce n'est qu'un enfant. Mais un enfant turbulent dont on commence à parler sérieusement. A Neuilly, ce n'est cependant pas la grande foule pour le départ. Beaucoup de chapeaux de paille, quelques cyclistes, et tous les fiacres du quartier. Des pavés, les rails des tramways. la douceur de vivre...



1949

Le Tour a quarante-six ans. C'est un personnage important. Le cadre majestueux du Palais-Royal est à peine à sa mesure. Des milliers de Parisiens ont envahi les abords du départ. La musique des gardiens de la paix donne une aubade. Les chevaux sont sous les capots des voitures. Par centaines. 46 ans...



un article exclusif de
JACQUES GODDET
directeur général du Tour

CINQ RÉFORMES

*en vue d'accélérer le rythme de
l'épreuve 50 et d'en assurer l'équilibre*

LE Tour n'est pas seulement une bataille entre des athlètes chevauchant une bicyclette. C'est aussi une lutte permanente, patiente, pleine de ruses entre organisateurs et coureurs.

L'idée des organisateurs étant de vaincre tout ce qui peut déformer l'esprit de leur course et en amenuiser l'intérêt sportif, ils disposent, afin d'y parvenir, du règlement, du choix de l'itinéraire, du contrat de caractère personnel qu'ils passent avec chaque coureur.

C'est ainsi que, nantis de ces trois armes, nous avons cherché, pour 1950, à limiter les effets des deux tendances qui nous apparaissent les plus néfastes au bon développement sportif du Tour : le trop grand avantage accordé aux grimpeurs d'une part, les excès de « domesticité » d'autre part.

Et il s'est trouvé, à l'analyse des moyens à employer, que ceux-ci se complétaient et qu'ils étaient de nature à restituer à notre cher Tour un équilibre qui lui est nécessaire depuis que les grandissimes grimpeurs ont prouvé qu'il leur était possible de faire des différences de près d'une heure en deux massives étapes alpestres.

1^o Réduction des effectifs des grandes équipes à 10 hommes : nombre restreint de domestiques désignés, obligation pour les leaders d'entrer davantage dans la mêlée des premières étapes.

2^o Limitation des délais d'arrivée : chacun devant se soucier de rallier l'étape sans flâner ; les « porteurs d'eau », les « donneurs de roue » ne pourront plus pousser trop loin leur sacrifice, et surtout ne pourront plus se réserver abusivement, leur tâche domestique accomplie.

3^o Réduction des bonifications au sommet des cols pyrénéens et alpestres.

4^o Découpage des étapes alpestres de telle sorte que, tout en maintenant un programme de cols presque aussi important que les années précédentes, les difficultés auront été réparties : on espère que les écarts seront moins massifs, parce que c'était généralement dans le dernier col d'une très longue étape de montagne que les grimpeurs ailés gagnaient le Tour. Ceux-ci n'y perdront pas, à la condition que leurs efforts soient plus prolongés, répétés, étalés. En effet, cinq étapes cette fois dans les Alpes seront influencées par les replis du terrain.

5^o Enfin, innovation primordiale, un gros prix de 100.000 francs va être attribué en brassard-rentes quotidien au porteur du maillot jaune. L'intention est de revaloriser, récompenser les efforts de ceux qui lancent la bataille dès le début de l'épreuve, d'animer la course dans les étapes de plaine et d'obliger ainsi les attentistes et les grimpeurs à entrer tôt dans le jeu sous peine de se retrouver vraiment trop éloignés au classement au moment d'aborder les méchantes bosses.

Mises bout à bout ces cinq réformes, de caractère complémentaire, peuvent accélérer encore le rythme du Tour, insuffler plus d'audace aux entrepreneurs, légitimer la victoire de celui qui aura dû être présent d'un bout à l'autre des 22 étapes.

Mais on sait que les lois édictées pour détruire des maux reconnus, risquent d'en créer de nouveau, tant la réaction humaine porte vers l'interprétation la plus profitable de la législation et des moyens de son application.

Il est bien évident que si Fausto Coppi avait participé au Tour 1950 et que, grâce à ses facultés exceptionnelles, il ait décidé d'entrer dans la danse dès le début de l'épreuve, de rafler les 100.000 francs du brassard SOFIL attribué à chaque étape au maillot jaune, on eût pu regretter d'avoir apporté des innovations aboutissant à l'établissement d'un pareil monopole.

Pour ce qui me concerne, je ne me fusse nullement offusqué d'assister à une pareille démonstration. La victoire d'un Coppi, bagarrant du début à la fin, m'eût satisfait bien davantage que celle du Coppi réservé, économe,

discret, que nous avons suivi en 1949 jusqu'au pied des Alpes.

Au surplus, il eût été intéressant de savoir si les nerfs de cet homme, très préoccupé, eussent tenu à un régime aussi intense et aussi prolongé.

Et puis, comme le Tour n'est pas fait à l'intention d'un seul individu, mais qu'il est conçu pour être proposé en toute équité sportive, à tous les champions résolus, nous espérons avoir établi des règles saines, morales, capables de conférer plus de logique à une bataille mieux équilibrée, grâce à une meilleure répartition et à une meilleure distribution des efforts.

Jacques Goddet

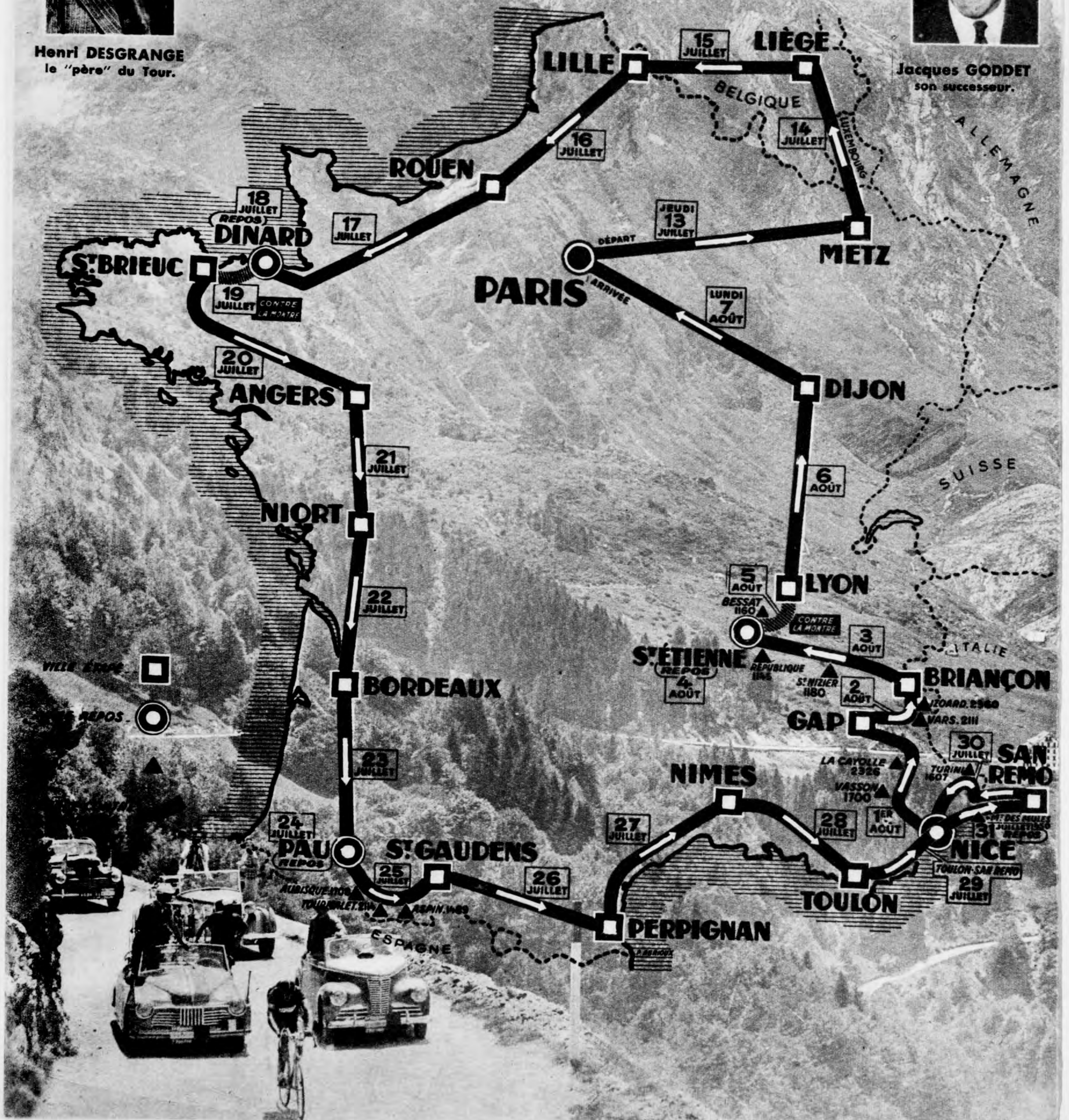
Leur itinéraire 50 en 22 étapes



Henri DESGRANGE
le "père" du Tour.



Jacques GODDET
son successeur.



**1910 : Prise de contact
avec les cols pyrénéens**

“ASSASSINS!”

J'entends encore
**OCTAVE
LAPIZE**
hurler de colère
au sommet de
L'AUBISQUE

par Victor BREYER



B IEN que fort attachant, l'exercice qui consiste à suivre — professionnellement, s'entend — le Tour de France cycliste n'est plus de mon âge. Ainsi, je vis sur mes souvenirs des premiers balbutie-

ments de la gigantesque épreuve, lesquels sont à la fois nombreux et variés puisque j'ai, sur les talons des coureurs, bouclé la boucle douze ou treize fois, dont deux fois et demie comme directeur de la course.

Cette insolite demi-fois s'explique parce qu'en 1910, année cruciale entre toutes, on va le voir, Desgrange me manda télégraphiquement pour le remplacer à partir de Luchon, son état de santé lui interdisant de poursuivre la randonnée. Jusqu'en 1910, aussi curieuse puisse sembler la chose, il avait suivi les opérations de son bureau du faubourg Montmartre. En 1903, année de fondation et encore en 1904, c'est à Géo Lefèvre, chef de la rubrique cycliste, qu'avaient été confiées les fonctions d'arbitre, pour employer le vocable alors en usage, de l'épreuve dont on ne prévoyait guère les gigantesques développements. Entré peu après à l'Auto pour effectuer missions spéciales et grands reportages, je recueillis la succession de mon vieux camarade, en 1905, année de la victoire de Louis Trousselier et récidivai l'an suivant, qui vit triompher René Pottier. Tous deux disparus.

★
UNE POIGNEE DE CURIEUX AU SOMMET DU COL DU TOUR-
MALET. UN HOMME QUI POUSSE SON VELO : OCTAVE
LAPIZE. IL EST LE PREMIER. UN PEU PLUS TARD, IL ATTA-
QUERA L'AUBISQUE AU SOMMET DUQUEL, A BOUT DE
FORCES, IL TRAITERA LES ORGANISATEURS D'ASSASSINS.
★



Il sied d'ajouter que le Tour ne déplaçait pas les caravanes de suiveurs qu'il entraîne aujourd'hui dans son sillage. Il comportait une seule voiture officielle, la mienne, que pilotait un mécanicien, tandis que le « Père Abran », chargé de l'organisation aux étapes, voyageait par le train.

Mes deux premières années « directoriales » comportaient donc le rôle de véritable Maître Jacques : starter, commissaire (unique), juge d'arrivée, reporter. Bah ! avec un peu de bonne volonté, on s'en tirait. Cependant, comme j'étais indisponible les trois années suivantes, Desgrange essaya de nouveaux « directeurs » dont aucun ne lui donna satisfaction. C'est ainsi qu'il fut amené à assumer des fonctions dont l'importance croissait parallèlement à celle de l'épreuve, passée en sept ans de six à quatorze étapes, et de 2.428 à 4.700 kilomètres. Au surplus, une considération impérieuse l'y poussait, qui mettait en jeu l'avenir de son œuvre, voire son existence. En ce fatidique 1910, la traversée des grands cols pyrénéens allait inaugurer les étapes montagneuses, jusqu'alors prudemment écartées de l'itinéraire.

Rendons à Alphonse...

Il faut avoir vécu ce chapitre de l'histoire du Tour pour réaliser le caractère d'une initiative équivalant à un véritable saut dans l'inconnu. Quel serait le résultat de l'aventure et même, trouverait-on des hommes pour la tenter d'abord, la réussir ensuite ?

Un élémentaire souci de vérité me pousse à indiquer que le projet initial ne germa pas dans le cerveau de Desgrange. A l'origine, le vrai, le seul responsable en fut Alphonse Steinès, aujourd'hui un des piliers du Touring Club, alors spécialement chargé à l'Auto, d'établir les itinéraires des courses sur route organisées par la feuille jaune. Convaincu que la nouvelle formule allait transformer en aigle la chrysalide déjà devenue papillon, autrement dit qu'elle ferait définitivement « éclater » la manifestation qui croissait sans cesse en faveur auprès des masses, Steinès déploya auprès du « patron » toutes les ressources de la tranquille obstination qui le caractérisait. Il amena ainsi Desgrange à l'envoyer examiner sur place, les possibilités de réalisation du projet. Ce fut une odyssée qui faillit se terminer tragiquement, l'imperturbable Alphonse ayant été pris de nuit dans l'immensité neigeuse, alors qu'il terminait pédestrement l'ascension du Tourmalet, après que sa voiture eût trouvé la route bloquée à 2 kilomètres du col.

De retour à Paris, il n'en rédigea pas moins un rapport déclarant que le parcours serait, à l'époque envisagée, praticable, ainsi que les fonctionnaires des Ponts et Chaussées lui en avaient fourni l'assurance, en même temps que l'affirmation qu'une course d'amateurs (!) avait, l'an passé, emprunté le parcours. Et la décision fut arrêtée de tenter la grande aventure.

L'étape colossale

Celle-ci se place au 21 juillet 1910, avec Luchon comme point de départ et Bayonne comme lieu d'arrivée : 326 kilomètres comportant les quatre cols entrés depuis dans la légende sportive, Peyresourde (1.545 m.), Aspin (1.497), Tourmalet (2.122), Aubisque (1.918), ce dernier le plus féroce ment rébarbatif du quatuor. Dans son article de présentation, le regretté Charles Ravaut, jamais en peine d'adjectifs, avait trouvé le titre qui s'imposait : l'Etape colossale.

ALPHONSE STEINÈS
l'homme qui
a imposé
la montagne
dans le Tour.



Alphonse Steinès a conservé le regard pétillant et la gouaille de sa jeunesse. Il n'a jamais cessé de s'intéresser au sport cycliste et ses plus beaux souvenirs sont liés à l'histoire du Tour de France, dont mieux que personne il a connu les premiers balbutiements, puisqu'il était chargé, par Henri Desgrange, d'établir les itinéraires des premières « boucles ». C'est lui qui a « découvert » le col d'Aubisque...

J'ai dit plus haut les conditions dans lesquelles il me fallut prendre au pied levé la direction des opérations. Arrivé à Luchon le matin du jour de repos (le règlement en comportait alors autant que d'étapes, celles-ci étant sensiblement plus longues), je reçus les ultimes instructions de Desgrange, qui repartit l'après-midi pour Paris par le train. Mes dernières dispositions prises, je gagnai mon lit de bonne heure, le départ devant se faire dès l'aube, à 3 h. 30.

Pour la clarté du récit, il est indispensable de faire le point de la situation des concurrents au départ de Luchon. Ce Tour 1910 avait réuni un lot de valeur transcendante, comprenant outre l'éventuel vainqueur Octave Lapize, des champions tels que François Faber, Hippolyte Aucouturier, Emile Georget, Marcel Cadolle, Alberto Albin, Louis Trousselier, Gustave Garrigou, Charles Cruppelandt. Le classement se faisant, non d'après les temps, mais par points, la position des leaders à Luchon était la suivante : 1^{er} Faber, 2^e Garrigou, 3^e Georget, 4^e Lapize, et il restait en course 64 coureurs sur les 110 partis de Paris quinze jours auparavant.

Le duel Lapize-Garrigou

Ayant donné le signal du départ, je pris place en compagnie de Steinès dans la voiture directoriale. Mon plan consistait à escorter, autant que faire se pouvait, le ou les premiers dans leur ascension des quatre cols figurant au menu de la journée. Les deux premiers, Peyresourde et Aspin, encore qu'assez rudés, faisaient figure de simples hors-d'œuvre. Ils n'en donnèrent pas moins lieu à des luttes sévères, où Lapize démontra sa haute valeur en atteignant les deux sommets le premier, serré de près par Garrigou.

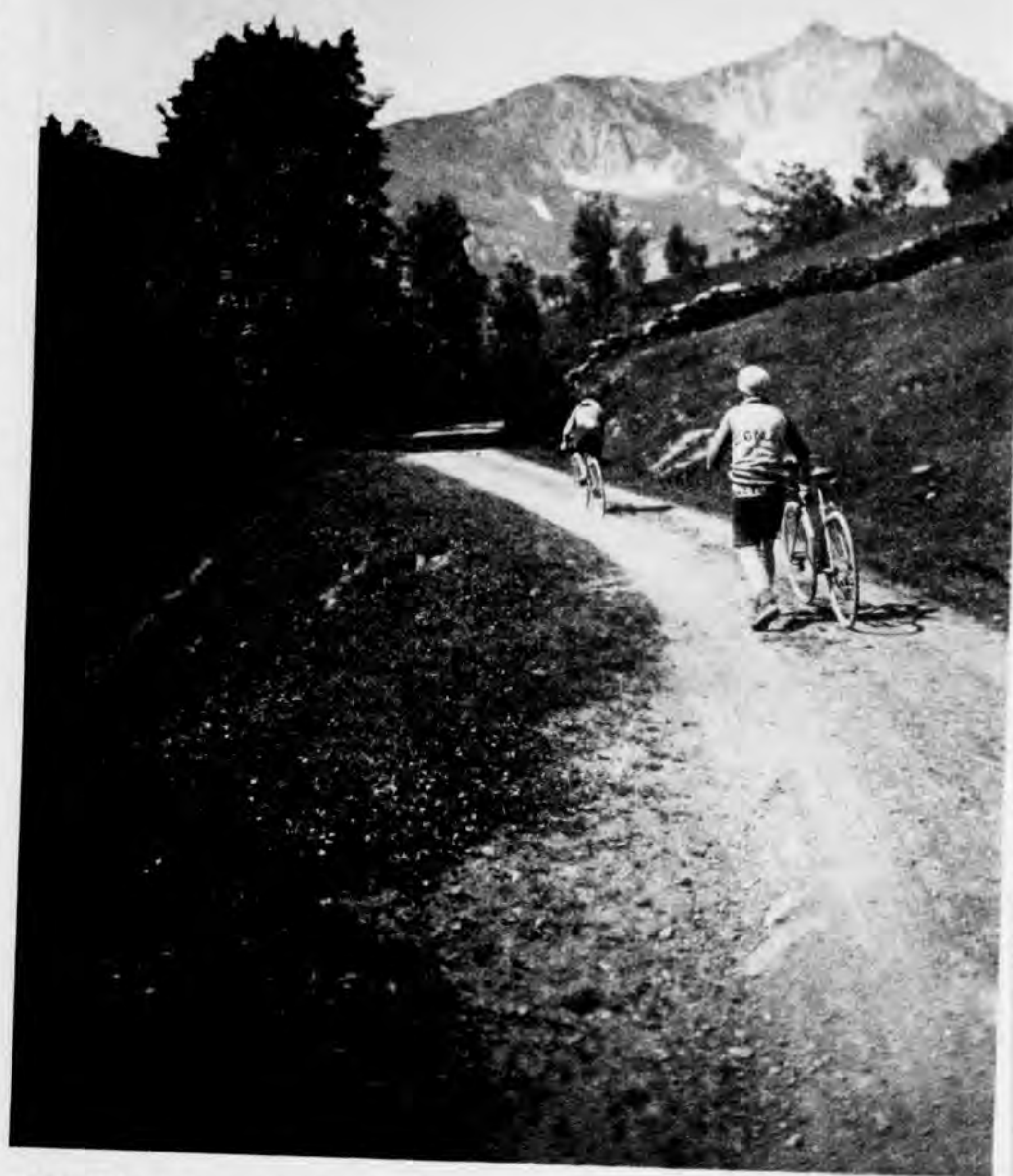
Leur duel allait se poursuivre, féroce cette fois, dans l'interminable montée du Tourmalet, qu'ils abordèrent ensemble, prenant ensuite l'avantage à tour de rôle. A l'issue de cette épuisante bataille, Lapize franchit le col en tête, avec quelque 500 mètres d'avance sur son rival. Circonstance à souligner, tandis que Garrigou effectuait tout le parcours à bicyclette. Lapize alterna pédalage et marche, ou plus exactement course à pied. Rappellerai-je qu'à l'époque le changement de vitesse n'était pas admis dans le Tour ? Certains coureurs allégeaient parfois leur tâche en munissant leur machine de deux pignons placés de chacun des deux côtés de la roue arrière, qu'ils retournaient en abordant les rampes les plus longues. Mais l'opération comportait la perte de précieuses minutes.

Le Tourmalet franchi, notre voiture prit du champ et gagna rapidement le col d'Aubisque, quatrième et dernier de la terrible série. Obstacle majeur, affirmait Steinès, où devait se jouer la partie. Il aurait pu dire : le drame.

Un inconnu a surgi

Franchis les trois quarts de la montée, notre véhicule s'immobilisa sur le bas-côté de la route, au long d'une clairière qui marquait la fin d'une des rares lignes droites du sinueux parcours. De là, nous verrions venir les coureurs. La faim se faisant sentir, nous fîmes rapidement un sort à la frugale collation emportée de Luchon. Il ne restait plus qu'à attendre.

D'après mes calculs, les premiers coureurs nous rejoindraient dans une quinzaine de minutes. Le quart d'heure passa, puis un autre, et encore un autre, durant lesquels je ne cessai de consulter mon chronomètre. Le soleil, presque à son zénith, dardait implacablement ses rayons dans un ciel d'un bleu immuable, dégageant une chaleur suffocante. Un silence absolu régnait dans cette désertique nature. Et toujours rien. Interminable, une heure s'écoula, et voici que la vision du désastre m'empoigna. Il est aujourd'hui permis d'en sourire, mais mon impression fut nette de la faillite de l'entreprise confiée à mes soins. La tâche s'étant avérée surhumaine, pas un concurrent ne la mènerait à



L'ASCENSION DE L'AUBISQUE. L'ITALIEN ALBINI A LONGTEMPS RESISTE AU BAYONNAIS FRANÇOIS LAFOURCADE AVANT DE METTRE PIED A TERRE, LAISSANT S'ENFUIR L'ISOLE.

bien. Le Tour de France allait sombrer dans le néant.

Et soudain, au détour de la route, déboucha un coureur, totalement inconnu de moi. Lourd et mastoc, tassé sur sa machine qu'il actionnait brutalement, ahanant à chaque coup de pédale, il progressait, lentement certes, mais il progressait. D'un bond, je fus à ses côtés : « Qui êtes-vous, que se passe-t-il, où sont les autres ? » Courbé sous l'écrasant labeur, les yeux rivés sur la route, l'homme ne tourna pas la tête et ne prononça pas un mot. Il disparut bientôt au prochain virage.

Déjà, Steinès relevant le numéro du dossard, consultait la liste : François Lafourcade, de Bayonne, catégorie isolés, avait rejoint, puis semé tous les cracks. C'était prodigieux.

« Vous êtes des assassins ! »

A la réflexion, il m'apparut pourtant que les suivants devaient le talonner. Réconforté, je repris l'anxieuse faction et à nouveau s'égrenèrent les fatidiques minutes. Il s'en était écoulé quinze depuis le passage de Lafourcade lorsque apparut le second coureur, dont je reconnus immédiatement le maillot bleu à collierette rouge : Lapize. Il montait à pied, appuyé sur sa machine plus qu'il ne la poussait. Ses yeux, révoltés, révélaient une intense détresse, à la fois morale et physique. Mais à la différence du précédent, il parla, et d'abondance. Dès que je fus à sa portée, l'invective s'échappa de ses lèvres : « Vous êtes des assassins ! »

Discuter dans ces conditions et avec un homme en pareil état eut été à la fois cruel et stupide. Marchant à ses côtés, je gardai le silence, tandis qu'il continuait ses imprécations, que clôtura une déclaration où Lapize sembla mettre tout ce qui lui restait de forces : « Soyez tranquille, à Eaux-Bonnes, je laisse tomber. »

Il me fallut quelques minutes pour recouvrer mon sang-froid. Une fois de plus, je consultai ma montre. Nous étions encore à 150 kilomètres du but, il fallait reprendre la route, ne serait-ce que pour savoir ce qui s'était passé à Eaux-Bonnes, point devenu stratégique. En y arrivant, nous fûmes à la fois fixés et — miracle ! — rassurés. A ce contrôle de ravitaillement, Lafourcade était arrivé seize minutes avant Lapize, mais paraissant à bout de forces, et reparti avec seulement douze minutes d'avance.

Suite page 32.

LE TOUR enfante dans la souffrance...



Les souvenirs inédits de H. Manchon (l'un des premiers compagnons de Desgrange) en apportent la preuve à nos lecteurs.

SOUDAIN, LA CHUTE...

Dans la plaine, sous le soleil accablant, le peloton des « Tour de France » roule vers le terme de l'étape. Tout à coup, les freins crissent... deux coureurs gisent à terre, hurlant de douleur. Etendus sur le bas-côté de la route, ils vont être secourus par des spectateurs qui les remettront en selle. Image du Tour de France.



Ce que j'ai vu depuis... 1903 !

La été, déjà, beaucoup écrit sur le Tour de France cycliste. En bien et en mal, à tort ou à raison. Une vague nouvelle, sourde et insidieuse, tend à représenter le Tour comme une affaire exclusivement publicitaire à laquelle est incorporée, comme une attraction supplémentaire, une troupe importante de coureurs...

Cette conception est tout à fait contraire à la grande idée du créateur du Tour, Henri Desgrange qui voulait, avant tout, la prédominance du sport cycliste, et dont je résume la pensée par ces mots : « Coureurs, d'abord... ! »

Ce n'est pas une promenade de « santé » que les coureurs accomplissent dans le Tour ! Et celui qui a vécu longtemps près d'eux a partagé leurs joies et leurs déboires, qui a été le témoin des rigueurs de leur préparation, des privations de toutes sortes qu'ils s'imposent, celui qui a été le confident de leurs ennuis, de leurs peines, sait que le bouquet de l'arrivée, les applaudissements de la foule, les articles dithyrambiques des journaux, ne sont qu'une petite récompense morale et une « pommade » calmante qui viennent atténuer bien des souffrances physiques et chasser les mauvais souvenirs.

Savoir éviter les malheurs

En suivant attentivement, passionnément, le Tour depuis sa création (1903), j'ai acquis cette conviction que le succès des coureurs qui ont le bonheur de gagner ou de terminer, est fait, surtout, des malheurs qu'ils ont évités !...

Car la malchance, les accidents, les catastrophes mêmes, sont là, embusqués aux multiples tournants des longues routes, guettant l'homme...

Comment font-ils face au danger ? Comment réagissent-ils contre l'accident ? C'est ce que nous verrons plus loin. Mais il est une chose que le public sportif doit d'abord connaître. On a abusé, dans la presse, des mots « sorcier », « magicien », « miraculeux » pour désigner certains soigneurs. Il est juste de dire qu'il y en a de très capables, de

plus compétents que d'autres qui ne le sont guère, ou même pas du tout.

Pour une réussite, souvent inattendue, et qui est simplement, les trois quarts du temps, le résultat du bon état physique, de la réaction de la jeunesse, de la vitalité, et de la volonté de guérir du coureur... on parle de sorcellerie, de magie !

Et cela devient déplacé, comique, grotesque parce qu'il n'y a là rien de surnaturel, rien de secret, mais simplement la défense naturelle d'un organisme sain, aidé par l'emploi de médicaments appropriés, connus, catalogués, appartenant à la pharmacie officielle.

Chaque sport connaît, d'ailleurs presque toujours, les mêmes accidents qui se répètent : c'est une question d'observation. Ils sont, pour le cyclisme, de deux genres :

1° Ou l'accident est plus ou moins douloureux, mais pas de nature à provoquer l'abandon, et des soins, bien compris, remettront le coureur en état de continuer l'épreuve.

PAR HENRI MANCHON

2° Ou l'accident est plus sérieux, grave même, ce qui nécessite l'abandon et des soins spéciaux dans une clinique ou un hôpital. Disons, tout de suite, que l'accident grave est heureusement très rare et qu'il y en a eu qui étaient le fait des voitures suiveuses, ou de l'état glissant de la route, tel celui survenu en 1948 à la sortie d'Houlgate (deuxième étape) où de nombreux coureurs tombèrent.

Caput, parmi les multiples accidentés fut sérieusement blessé à la tête et fit preuve d'une surprenante énergie pour continuer l'étape. Passant à Caen, crispé sur sa machine, couvert de sang, la tête enveloppée d'un pansement impressionnant, il personnifiait le combattant de la route !

★

PLSIEURS numéros complet de *But et Club* seraient nécessaires pour établir, même abrégé, un « martyrologe » du cyclisme sur route. Donc, nécessité de nous restreindre et de ne donner que quelques exemples concernant le Tour de France, regrettant et nous excusant de ne pouvoir citer tous ceux qui mériteraient de l'être.

Il y eut des cas désastreux d'abandons forcés, c'est-à-dire ne résultant pas d'un manque de combativité du coureur, mais d'un accident corporel ou d'un bris de machine. Tels ceux de :

RENE POTTIER. — Abandon à Lyon, en 1905, troisième étape, par suite d'un douloureux « coup de fouet ». Gagnant du Tour, l'année suivante (1906), il se suicida en février 1907.

MARCEL CADOLLE (1907, étape Nice-Nîmes) qui, étant bon deuxième, fit une terrible chute, tout près de l'arrivée, et fut si grièvement blessé à la cuisse qu'il dut renoncer à courir !

LUCIEN PETIT-BRETON. — Quatrième en 1906, gagnant du Tour en 1907 et 1908, encore très bien placé pour gagner le Tour de 1913, fut victime (quatrième étape Longwy-Dunkerque) d'un accident de machine qui le jeta si brutalement à terre qu'il resta sans connaissance... Tous les spectateurs pleuraient. Quel crève-cœur fut son abandon ! Et quelle force l'anima par la suite pour continuer à courir !...

GUSTAVE GARRIGOU, l'un des plus célèbres coureurs du Tour, le modèle exemplaire de régularité, de persévérance, résumant les qualités nécessaires pour les efforts constants que demande la longue épreuve. Un palmarès unique : une fois premier en 1911, trois fois deuxième : en 1907, 1909, 1913 ; deux fois troisième : en 1910 et 1912 ; une fois quatrième : en 1908 ; et une fois cinquième : en 1914.

En 1907, accablé par la fatigue, il s'effondra dans un fossé, puis récupéra et réussit à terminer l'étape... Il gagna deux étapes : Bayonne-Bordeaux (269 km.) et Nantes-Brest (321 km.). En 1910, dans l'étape Nîmes-Perpignan (216 km.) un misérable lui dévissa les contre-écrous de sa bicyclette... Il ne se découragea pas, mais il termina très distancé, grâce à sa volonté et à sa prodigieuse énergie qui forcent l'admiration.

EUGENE CHRISTOPHE, cet exemple de la volonté faite homme, voit en 1919, sa fourche se casser en quittant Valenciennes (étape Metz-Dunkerque) : il la répare lui-même, et perd plus d'une heure... alors qu'il était en tête depuis dix étapes ! Il sera, malgré tout, troisième au classement général. En 1921, terrassé par la souffrance (et il savait sou-

frir, celui-là), il fut contraint à l'abandon, après la septième étape. Son nom figure au palmarès du Tour de France de 1905 à 1922. Qui dit mieux ?

SCIEUR, gagnant du Tour en 1921, fait en 1922 une chute très sérieuse qui l'obligea, les larmes aux yeux, à quitter la course à Brest. Il avait de multiples plaies, et aurait pu servir de publicité vivante pour une fabrique de pansements ! La caravane publicitaire n'était pas encore de mode à cette époque-là.

JEAN ALAVOINE fut, inlassablement, une des grandes vedettes du Tour. Il fit une chute très grave en 1923, dans la descente du col de l'Izoard. Etendu au bord de la route pierreuse, couvert de sang, blessé en plusieurs endroits, désespéré, ne pouvant plus articuler un seul mot, il semblait près de la fin... Desgrange, qui le suivait en voiture, s'écria : « Ah ! le malheureux ! », et ferma les yeux !... Malgré toute l'énergie dont il fit preuve, il ne put repartir le lendemain de Genève. Et cependant, Alavoine avait, cette même année 1923 (où Henri Pelissier gagna le Tour de France et Bottechia se fit connaître), enlevé trois étapes particulièrement dures : Bayonne-Luchon, Luchon-Perpignan et Toulon-Nice-Sospel-Nice ! On le reverra, en 1924, quatorzième au classement général, et treizième en 1925 : modèle de machine à pédaler !

FONTAN, septième au classement général en 1928, est en 1929 un sérieux concurrent, plein d'espoir. Mais, peu après le départ de Luchon, à 9 kilomètres à peine, en pleine nuit, il brisa sa fourche en passant dans un trou, se blesse, perd plus d'une heure à chercher, malgré l'obscurité, une machine d'occasion, et se voit contraint d'abandonner à Allos, désemparé, désolé...

CHARLES PELISSIER se distingue dans le Tour 1929 où il se classe dans les premières places de treize étapes, gagnant celle d'Evian-Belfort avec près de vingt-cinq minutes d'avance ! En 1930, il gagne sept étapes et est deuxième ou troisième dans dix autres : c'est un record ! Tout aussi brillant en 1931. Mais en 1933, dans la troisième étape, Charleville-Metz, sur une bousculade (provoquée dans le peloton par une voiture venue trop près), il fait une vilaine chute, et se relève très difficilement, souffrant d'un arrachement musculaire à la cuisse, repart en oscillant, se traîne jusqu'à l'arrivée, et est éliminé... Cet accident nécessita un traitement prolongé.

Ces quelques exemples d'accidents nous donnent déjà, un aperçu des surprenants efforts que doivent faire les coureurs pendant le Tour de France, et qui ne sont pas du tout, mais vraiment pas du tout, à la portée de la plupart des humains.

François Faber : un exemple surhumain

Nous allons voir maintenant comment des coureurs connus, réputés à juste titre, arrivent à se « tirer » dans des conditions souvent dramatiques (c'est le mot exact) des traîtrises de la route.

Prenons un bel exemple, celui de François Faber (gagnant en 1909, deuxième en 1908 et 1910, cinquième en 1913, neuvième en 1914), cet hercule du cyclisme, celui auquel s'appliqua, pour la première fois et doublement le qualificatif de « géant de la route ». En 1913, il fit une chute très grave dans l'étape Nice-Grenoble. Le public l'aide à se relever. On le soutient ; il titube, à demi assommé, et malgré ses protestations, est soigné et couvert de pansements... La tête, la plus abîmée, est entourée de bandes qui forment un impressionnant turban qui se teint de sang... Ses admirateurs (et Dieu sait s'il en avait) veulent qu'il s'arrête définitivement... il les écarte amicalement et, à la stupefaction générale, saute sur sa machine, repart accompagné de vivats admiratifs et d'un crépitements d'applaudissements !

Mais le plus étonnant, c'est qu'il ne pédale pas « à la papa », car il démarre, va en accélérant son allure, refait le terrain perdu, et finalement gagne l'étape de 333 kilomètres, devant Garrigou, Thys, Petit-Breton, Lambot, Buysse, etc.

Sans insister sur les autres faits de course, tous aussi étonnants, à l'actif de François Faber, qu'il me soit permis de saluer sa mémoire, en rappelant sa mort héroïque, au cours de la Grande Guerre de 1914. Engagé dans la Légion étrangère, il fut tué à Carency, au mois de mai 1915, alors qu'il sortait volontairement d'une tranchée, seul, sans armes, pour secourir un camarade grièvement blessé qui appelait « au secours » devant les lignes allemandes. Faber le chargea sur ses épaules, et lors qu'il revenait vers nos lignes, ce héros magnifique, symbole du dévouement et de la force tranquille, fut lâchement abattu !...

Notre couverture :

Le malheur dans le Tour personifié par le Suisse FERDINAND KUBLER



CET homme dont le masque reflète une douleur intense, c'est le Suisse Ferdinand Kubler. Nous avons voulu honorer avec lui tous ceux qui, un mois durant, font face à l'adversité sur les routes de France. Il a suffi d'un silex pour lui amener les larmes aux yeux. Il avait jeté toutes ses forces dans la bataille. Il avait cru en son étoile. Et puis, peu à peu, il avait faibli. Mais sa volonté indomptable, pareille à celle qui anime tous les hommes du Tour, l'avait maintenu à la pointe du combat. Un silex, et c'en était fait de lui... Alors, les nerfs ont lâché, ses rides se sont creusées, les pleurs ont tracé leur sillon dans le masque de boue...

Tour de France, dur, impitoyable. Tour de France, dont Henri Manchon dit, non sans raison, que tu enfantes dans la douleur, tu es tout entier dans cette image d'un tragique éploré...



HEMORRAGIE NASALE... L'ITALIEN BIACCIONI NE VEUT PAS S'ARRÊTER ET SON SANG L'INONDE TANDIS QU'IL ROULE.

BROCCO qui fut brillant sur route et extraordinaire sur piste, le coureur bien français que les affiches américaines des « Six Jours » donnaient comme étant prince italien, masquant sa haute personnalité pour se livrer plus facilement, mais avec acharnement à son sport favori, était d'une énergie peu commune, avec un caractère enjoué en diable, amusant, pittoresque, le type du « Titi » parisien : « On peu être prince et avoir de ces fantaisies... »

Brocco, en 1911, dans la deuxième étape du Tour entre Le Havre et Cherbourg, sur 364 kilomètres, fit, tête baissée, sur l'air de la chanson « Pars sans te retourner » une de ces échappées dont il avait le secret.

La fugue commença avant Caen et dura presque jusqu'à l'arrivée à Cherbourg. Il roula seul et tous les suiveurs et les spectateurs étaient persuadés qu'il avait course gagnée... lorsque, tout à coup, il s'effondra, pris d'une violente défaillance analogue à une syncope, terrassé par la faim, sans aucun doute. « Quel coup de buis !... », dit-il, simplement, lorsqu'il fut un peu remis, ayant vu passer successivement presque tous ses camarades. Il n'abandonnera pas malgré ce lourd handicap au départ, se classera dans d'autres étapes et confiant dans sa bonne étoile et les nombreux petits fétiches qu'il portait sur lui, terminera le Tour.

De l'œil de Barthélémy...

HONORE BARTHELEMY fit en 1919 un Tour de France remarquable, gagnant les dures étapes Bayonne-Luchon (326 km.), Marseille-Nice (338 km.), Nice-Grenoble (333 km.), Grenoble-Genève (325 km.), se classant très bien dans d'autres et terminant cinquième au classement général. Il reprit la longue route en 1920. Ce qu'il avait fait, l'année précédente, sa résistance physique, son superbe état de santé, sa nature athlétique, sa « classe » en un mot, justifiaient la confiance que le public et les organisateurs avaient en lui.

Bien placé dans les sept premières étapes, voilà qu'à Aix, fin de la huitième étape (Perpignan-Aix, 325 km.), alors que tout semblait lui être favorable, surgit dans un nuage de poussière, l'accident sinistre...

Barthélémy est gravement blessé. Il se relève courageusement, se raidit contre le malheur, se secoue un peu, se frotte les yeux, sent une douleur lancinante à l'œil, redresse son guidon, et termine l'étape. Il continue néanmoins le Tour, se plaignant d'un œil dont la visibilité est devenue mauvaise et qui le fait souffrir sans répit... Un silex aigu comme une aiguille, le lui avait crevé !...

Il persévéra cependant, se plaça bien dans les étapes suivantes, et termina huitième au classement général. Il ne s'arrêtera pas de courir.

En 1921, notamment, nous le reverrons troisième du classement général. Mais... (tenez-vous bien) : le chirurgien sera obligé d'enlever son œil blessé, perdu, et c'est avec un œil de verre (incassable), dira-t-il ironiquement, qu'il poursuivra sa carrière.

Il nous faut aussi rappeler comme bel exemple de ténacité, Emile Georget qui, en tête au Ballon d'Alsace (1911), fut tamponné par un imprudent motocycliste, fit une chute grave, mais réussit à continuer et gagna, peu après, la pénible étape de Chamonix à Grenoble (366 km.), et put terminer quand même troisième au classement général. Sa qualité, sa « classe », sa résistance, son brio, sa persévérance, sont restés légendaires, comme les records d'endurance qu'accomplissait son frère Léon, surnommé le « Père Bol d'Or ».

...à l'empoisonnement de Duboc

Disons aussi, à propos de ce même Tour de 1911, que ce fut au cours de l'étape Luchon-Bayonne, à Argelès, que Duboc, alors en tête du classement et ayant la plus grande chance d'être le vainqueur final, fut pris, tout à coup, d'un violent malaise qui le contraignit à mettre pied à terre durant une heure vingt minutes. On s'imagina difficilement ce que furent douloureux, physiquement et moralement, ces moments où le malheureux se débattait, se tordit, se roula à terre, eut une diarrhée douloureuse et après des hoquets, fort pénibles, réussit à vomir, ce qui le sauva. Quatre-vingt minutes anxieuses où le malheureux Duboc faillit mourir, victime d'un empoisonnement prémédité et réalisé avec une incroyable astuce, par de crapuleux individus, disparus aujourd'hui...

Mais, Duboc, avait une santé florissante. Il possédait aussi, par hérédité, le caractère et le robuste tempérament des marins normands qui ont tangué sur toutes les mers du monde : un naufrage ne l'effrayait pas, car il savait bien « nager » au vrai comme au figuré.

Il put repartir avec un long retard et terminer l'étape dans les délais réglementaires. Il avait perdu toute chance de gagner le Tour, mais bien soigné à Bayonne, il continua et eut la satisfaction de gagner l'étape suivante Bayonne-La Rochelle (379 km.), puis l'étape Cherbourg-Le Havre et finalement fut classé deuxième du Tour de France, exploit retentissant et bel exemple d'une indiscutable volonté tendue vers un but précis.

Et nous pourrions citer beaucoup d'autres coureurs qui surent se raidir contre la malchance et faire preuve de combativité, d'énergie, faire violence à leur corps ; tels Jacquinet (1923), alors qu'il dominait la course, pris de défaillance, non loin du col de Peyresourde, et la surmontant ; de Lambot, gagnant du Tour en 1922, et qui perdit plusieurs heures par suite d'un bris de pédale (1923), et la sérieuse indisposition de Nicolas Frantz, dans le Galibier (1925) où il perd plus d'une demi-heure avant de pouvoir repartir, mais terminera quatrième du classement général et gagna le Tour, plus tard, en 1927 et en 1928, et portera passagèrement le maillot jaune en 1929, cette même année où Marcel Bidot, champion de France, fit une magistrale culbute par la faute d'une admiratrice trop enthousiaste, et repartira le lendemain tout courbaturé et gratifié de pansements capables de faire venir des larmes d'attendrissement aux yeux les plus secs... Et De Waele (1929) qui fut en difficulté sérieuse dans l'étape des Sables-Bordeaux (285 km.) où il perdit, avant de les reprendre, de nombreuses minutes et ne put terminer que vingt-septième ; puis de nouveau malade, retardé dans Nice-Grenoble, perdant six minutes, puis, encore malade, au départ de Grenoble-Evian ! Il se raidira, réussira à force d'énergie à prendre la tête du classement général et sera vainqueur à Paris. Sans exagération, on peut dire qu'il gagna son Tour « à l'arraché », forçant la victoire, la contraignant à rester sur ses épaules !

Empoisonné, condamné à mort, Ernest Paul est... reparti !

Comment pourrions-nous cependant passer sous silence l'étonnante aventure qui faillit, en 1911, tourner au drame et qui survint à Ernest Paul, le demi-frère de François Faber, un « géant » comme lui, bâti en force, mais plus nerveux, plus osseux, d'une résistance incroyable et si dur à la fatigue et à la douleur !

Nous étions à Marseille, terminus de la septième étape, et le soir de la journée d'arrêt, au moment où nous allions nous reposer, Alphonse Bauge, qui était alors directeur sportif de la maison pour laquelle Ernest Paul courait, vint me demander d'aller voir de toute urgence ce coureur qui se trouvait bien malade. Le voici, étendu sur son lit, plus moribond que vivant, les traits révoltés, respirant très difficilement, avec un cœur faiblissant, aphone, la bouche ouverte laissant voir la langue très gonflée d'une vilaine couleur sombre ! Près de lui, assis sur le bord du lit voisin, son frère François Faber pleurait silencieusement, ainsi que leur soigneur Panosetti, son directeur Bauge, son ami Paulmier et quelques autres...

C'était une scène émouvante, pénible... Il ne s'agissait pas de se lamenter. Il fallait agir sans perdre un instant.

De toute évidence, c'était un empoisonnement grave.

Les coureurs, peu satisfaits du menu qui leur avait été préparé, avaient été dîner dans un autre restaurant, dont la spécialité était les crustacés et, seul, Ernest Paul était malade.

On fit appel à un docteur réputé qui arriva rapidement. Après examen attentif, il fit deux piqûres au malade, nous recommanda de ne pas le quitter, de lui mettre constamment dans la bouche de petits morceaux de glace, et nous prit à part pour nous déclarer que le cas présentait un tel état de gravité qu'il faisait toutes réserves sur la suite, et qu'il fallait en tout cas prévenir de toute urgence sa famille et, s'il avait des sentiments religieux, appeler un prêtre... Et il nous quitta, inquiet, nous promettant de revenir le lendemain matin.

Nous sommes restés toute la nuit près de lui, surveillant sa respiration... Il râlait par moments et semblait prêt à nous quitter pour un autre grand voyage... C'était poignant.

Au petit jour, sa vilaine langue commençait à désenfler et notre malade s'efforçait d'articuler quelques mots, difficilement compréhensibles, surtout qu'il bégayait habituellement un peu... François Faber nous dit qu'il demandait à boire. On lui donna par petites quantités un peu de café froid.

Et, petit à petit, le voilà qui revient à la vie, s'assoit, malgré nos protestations, ne veut plus rester tranquille et déclare, par mots brefs, saccadés, qu'il va se lever, s'équiper et prendre le départ !

Aucune de nos objections, pas davantage les supplications de son frère et de ses amis... rien ne peut le décider à rester à Marseille. « C'est de la folie ! » lui déclare Bauge. Et Ernest Paul lui répond : « Si je dois crever aujourd'hui, ça sera sur la route et pas dans un « page » d'hôtel ! »

Et le voici qui s'habille, aidé par son soigneur, passe ses boyaux de rechange sur ses épaules... Il prendra seulement, avant de partir, une tasse de café au lait et n'emportera pour se ravitailler au cours de l'étape Marseille-Perpignan (335 km.) rien d'autre que du fromage de gruyère !...

Il serait exagéré de dire qu'il fut brillant, se contentant de faire l'étape « à sa main », selon sa

déclaration à l'arrivée, où il finit dans les délais. Il termina le Tour de France huitième au classement général.

Le mot de la fin de cette surprenante aventure nous sera donné par le bon docteur que nous étions restés à attendre par convenance et auquel, sans hésitation, nous avons déclaré : « Merci docteur de vous être dérangé et de vos excellents conseils, mais c'est fini, il est parti !... »

— Hélas ! je m'en doutais, nous répondit-il ! L'empoisonnement était si grave...

Romain Bellanger : "un géant"

Romain Bellanger prit part à huit Tours de France, de 1921 à 1929. Coureur digne d'appartenir à la race des « géants de la route » : il n'avait rien de celle des Pygmées. Il est encore facile de s'en rendre compte, actuellement, en le voyant aux départs des grandes courses classiques, qu'il est appelé à suivre, en qualité de directeur sportif d'une importante maison de cycles.

Resplendissant de santé, une figure joviale, calme comme les forêts, bâti pour les batailles sportives : il semblait invulnérable aux vicissitudes habituelles de la route. Et, cependant, il a payé, plus souvent qu'à son tour, un large tribut à la déveine.

Son plus mauvais accident lui arriva en 1925, dans la cinquième étape, Vannes-Les Sables d'Olonne (204 km.). Il roulait à vive allure, s'étant échappé, non loin de La Roche-Bernard, en compagnie de cinq camarades, parmi lesquels Ferdinand Le Drogo, Lucien Buysse, Francis Péliissier et deux autres dont les noms nous échappent : qu'ils nous pardonnent cette lacune involontaire.

Les voici qui foncent, sans l'avoir aperçue, sur une partie de la route nouvellement goudronnée, couverte de petits cailloux aigus et qui faisait suite, brusquement, à l'autre partie poussiéreuse qu'ils venaient de parcourir... Bellanger glisse sans pouvoir parer le coup et tombe brutalement sur les cailloux... Il avait le genou gauche en triste état, très profondément coupé, les os à vif, saignant abondamment. Hâtivement, on lui fit un pansement de fortune et il put repartir, très difficilement, souffrant beaucoup de cette articulation dont le travail est si considérable dans l'effort du cycliste.

A l'arrivée aux Sables d'Olonne, but de l'étape, son directeur, Léo Véron, qui était déjà directeur sportif de la maison réputée que représentait alors Romain (et qui y est toujours resté fidèlement attaché) s'empessa d'appeler un docteur qui, après un nettoyage sérieux de la blessure, voulut poser des agrafes... C'était normal, mais cela aurait entraîné l'abandon, obligatoirement, parce qu'un coureur « agrafé » ne peut pédaler. Véron s'y opposa, d'accord avec Bellanger qui avait tellement le désir de continuer...

Le docteur, conscient de son rôle exigea, alors, de Léo Véron, une déclaration écrite le déchargeant de sa responsabilité ! Ce qui fut fait. Les chairs furent rapprochées, maintenues à l'aide de bandes adhésives, le protégeant bien des chocs possibles et Romain put, ainsi, continuer le Tour.

Il se rétablit très vite comme c'est de règle, d'ailleurs, chez les jeunes hommes en pleine activité physique, dont le magnifique état de santé et la volonté de guérir, opposent une remarquable défense à la maladie.

Vous en serez convaincus en le retrouvant plus loin : cinquième dans Bordeaux-Bayonne (189 km.), sixième dans Bayonne-Luchon (326 km.), cinquième dans Luchon-Perpignan (323 km.), etc..., arrivant enfin de Dunkerque à Paris (343 km.), au Parc des Princes, où il est jugé deuxième, d'un rien, d'un souffle ou d'une illusion d'optique sur Bottechia, premier de cette ultime étape et du classement général.

Rapprochons-nous à grands pas de l'actualité, c'est-à-dire des Tours de France plus près de nous et qui se déroulent, depuis 1930 sur un thème nouveau, avec des acteurs qui interprètent un répertoire déjà ancien en lui imprimant le cachet spécial de leur personnalité, et un intérêt que dictent les progrès mécaniques, les améliorations de l'organisation, le meilleur état des routes, des soins mieux compris...

Un coureur en or : André Leducq

Voici André Leducq, le joyeux « Dédé », l'esprit toujours en éveil, le cœur débordant de vie, avec sa santé de fer et son corps athlétique et l'excellent camarade que tous apprécient. Mais cet aspect très bon garçon cache une nature d'élite et une extraordinaire résistance à la fatigue.

C'est en 1927 qu'il fit des débuts marquants dans les étapes de montagne du Tour de France, s'affirmant comme un coureur type, gagnant notamment Dinan-Brest (206 km.), Charleville-Dunkerque (270 km.), Dunkerque-Paris (344 km.), où il arriva

nettement détaché et fut l'objet, au Parc des Princes, d'une ovation indescriptible. Il était quatrième du classement général !

En 1928, il repart dans le Tour, gagne Caen-Cherbourg (140 km.), Luchon-Perpignan (333 km.), Perpignan-Marseille (363 km.), Pontarlier-Belfort (119 km.), et termine deuxième du classement général.

1929, il est présent à toutes les étapes et classé premier dans Belfort-Strasbourg (145 km.), Strasbourg-Metz (165 km.), Malo-les-Bains-Dieppe (234 km.), et onzième du classement général.

Et nous voici en 1930. André Leducq lutte brillamment, bien secondé par ses camarades contre les compétiteurs étrangers qui ont dans leurs rangs des hommes de grande classe tels Binda et Guerra, et gagne le Tour de France devant Guerra et Antonin Magne, etc... mais ça n'a pas été sans mal ! Dans l'étape Grenoble-Evian, la seizième (331 km.), Leducq, dans la difficile descente du Galibier, fait deux chutes graves. Il est seul, désemparé, dans l'impossibilité de repartir. Il voit les minutes passer, son sang couler... il frissonne... le mauvais conseiller qu'on nomme le « cafard » ose lui parler d'abandon... « Arrière, vieille ganache, F...s le camp ! Voici cinq cavaliers de la route, comme moi vêtus de bleu, blanc, rouge et qui vont t'aplatir... »

C'étaient ses équipiers qui, avec un ensemble parfait, sautent de machine, le consolent, lui remontent facilement le moral, l'encouragent, l'aident prestement à se remettre en selle. Ils repartent avec près de quinze minutes de retard ! Et se relayant avec un entrain admirable réalisent une poursuite émouvante, couvrant à une allure endiablée les 75 kilomètres qui les séparaient de Guerra et Demuysère, ces locomotives sur route...

Dixième au classement général du « Tour » en 1931 (Antonin Magne est premier), nous le suivons, porteur du maillot jaune pendant plusieurs étapes en 1932.

Il fait alors la connaissance, vraiment inattendue, de « l'homme au marteau », dans Cannes-Nice-Sospel-Nice (dixième étape) où il perd une grande partie de son avance. Il donne la preuve, s'il en était encore besoin, de l'énergie qui l'animait, de sa persévérante volonté et de son étonnante faculté de récupération. C'est ce qui lui permettra de rester en tête du classement, mais précédant, seulement, le deuxième de 2 minutes 35 secondes. Il gagnera plus loin les deux étapes si dures (dont une sous la neige) de Grenoble-Aix-les-Bains (230 km.) et Evian-Belfort (291 km.) puis Malo-Amiens (212 km.). Il enlèvera son deuxième Tour de France, dont l'arrivée fut une apothéose.

S'il ne put se classer que trente et unième au classement général en 1933 (gagné par Georges Speicher), ce fut pour des raisons tout à fait indépendantes de sa volonté. Jugez-en :

Au matin du départ de Luchon pour Tarbes, le soigneur de Leducq vint en courant, affolé, nous prévenir qu'André avait passé une très mauvaise nuit sans pouvoir reposer un instant, qu'il souffrait, qu'il était très fiévreux, qu'il avait un bras extrêmement gonflé et que, par contre, André était « dégonflé » moralement et très « à plat ».

Nous ne fîmes qu'un saut pour aller le voir. C'était exact. Il inspirait la pitié et la description n'avait rien d'exagéré. Au contraire ; nous n'avions encore jamais vu, un matin, au départ, un coureur dans un pareil état : il avait non seulement le bras, mais la main et l'épaule si enflées que ce bras ressemblait plutôt à une grosse jambe... Juste un point rouge auréolé qui, tout de suite, nous fit penser à une piqûre d'insecte venimeux, probablement un taon. C'était exact. Et cela était arrivé après le dîner du soir, dans le jardin de l'hôtel où Leducq s'était reposé quelques instants avant de se coucher.

A la place du turbot...

L'heure du départ approchait rapidement. Il fallait décider très vite. Nous ne pouvions joindre un médecin et d'ailleurs Leducq ne voulait pas entendre prononcer le mot : abandon.

Rapidement, nous fîmes prendre un fébrifuge ; puis son bras, sa main et son épaule furent couverts d'un épais pansement calmant, ouaté, sous la paume... Et d'accord avec Henri Desgrange, une des voitures officielles, mise à notre disposition, nous permit de le suivre afin de le surveiller.

La précaution était bonne, non parce qu'il eût besoin de soins, mais parce que le public qui guettait son passage, le traitait injustement lui lançant des mots déplacés...

Nous nous arrêtons souvent pour expliquer à ces fanatiques la cause de son retard, et les cris de protestations et de reproche se changeaient immédiatement en cris d'encouragement et en applaudissements frénétiques ! Voilà bien la foule, versatile, changeante, élevant un jour son idole sur un piédestal doré, pour vouloir, le lendemain, la piétiner dans la boue !

Tout se passa à peu près bien, sauf qu'André roulait, tenant son guidon d'une main, sans pouvoir seulement un instant poser la main informée, cherchant à éviter le plus possible les cahots de la route. Ce fut un long supplice. Courageusement (est-il

besoin de le dire ?) il termina dans les délais et fut classé. Ce fut un premier baume calmant.

Aussitôt à l'hôtel, notre malade lavé, un peu rassuré, fut couché. Nous avions décidé de mettre son bras douloureux aussi allongé que possible, dans un bain tiède antiseptique.

Mais où se procurer l'ustensile nécessaire ?... C'est alors que nous est venue l'idée de demander au chef de cuisine s'il voulait bien nous prêter une grande « turbatière »... Ce chef complaisant nous déclara qu'il était heureux de pouvoir rendre service à Leducq (il accepta, ému, une photographie dédicacée).

Le bras malade fut placé dans un bain médical tiède. Le cas étant sérieux, nous ne voulions pas en assurer seul le traitement. On se mit à la recherche d'un médecin... Aucun n'était à son domicile : la ville de Tarbes fêtait l'arrivée du Tour ! Il fallut avoir recours à un appel par radio et haut-parleur : deux docteurs arrivèrent et conseillèrent d'ouvrir le bras...

Personnellement, nous n'étions pas de cet avis et après avoir insisté et donné nos raisons, il fut décidé de continuer le traitement commencé, jusqu'au lendemain. Ce qui fut fait, puisque le lendemain matin le bras avait désenflé très nettement et de la piqûre initiale, un peu de pus sortait... Lorsque l'un des deux médecins (qui était chirurgien) revint très obligeamment revoir le malade, il le trouva souriant, reposé, dévot et déclara que devant ce résultat il n'y avait qu'à continuer.

Nous avions, heureusement, un jour d'arrêt et André se voyait déjà sur la route. Quelle santé !...

De toute évidence, son bras allait beaucoup mieux, mais n'était pas complètement rétabli pour le départ de Tarbes à Pau. Encore douloureux, sensible aux secousses, il lui permettait certains mouvements, impossibles le jour précédent, lui donnant plus d'aisance en machine. « Le coup dur est paré !... » nous lança Leducq en sortant de l'hôtel.

Et Maurice Goddet, qui suivait attentivement l'épreuve, nous dit, en manière de conclusion : « En ce qui nous concerne, mes amis et moi, je vous donne l'assurance que lorsque nous reviendrons dans cet accueillant hôtel, nous ne demanderons pas de poisson parce que nous craignons de lui trouver l'odeur phénolée de ce « court-bouillon » spécial auquel vous avez accommodé le bras de Leducq dans la « turbatière maison » !... »

Antonin Magne : chef comptable du capital "énergie"

Tout naturellement, nous voici attirés par la personnalité si marquante d'Antonin Magne. Sans parler de ses grands succès dans d'autres épreuves, en nous tenant seulement dans le cadre du Tour de France, nous voyons son nom (et celui de son frère Pierre) inscrit, de multiples fois, au palmarès de cette retentissante épreuve. Cette énumération, seule, suffirait à convaincre les plus sceptiques qu'il possédait de singulières aptitudes à la lutte et une résistance physique au moins égale, sinon supérieure, à celle de la plupart de ses camarades.

Toute sa carrière sportive peut se résumer en trois mots : travail, méthode, persévérance. Sa simplicité et sa modestie sont connues. La ligne droite est son emblème.

Traité tantôt de « paysan » tantôt de « bougnat », appelé « vieux crabe » (parce que fidèle à ses amis d'Arcachon, il portait sur son maillot ce signe distinctif de leur société), il passe, impassible, calme, sourd aux quolibets, de glace devant les louanges, indifférent aux critiques, discret et réservé dans ses propos, sans affectation ni mépris, donnant l'impression d'un sage au milieu d'exaltés...

Il sait se réserver, ne pas dilapider son capital d'énergie en paroles inutiles ou en occupations stériles, concentrant tous ses efforts vers le but à atteindre. « C'est un comptable », disait Henri Desgrange. Et ce but il l'atteindra en effet souvent. Il enlève le Tour de France deux fois : en 1931 (devant Demuysère) et en 1934 (devant Martano). Ne croyez pas que ces résultats brillants soient obtenus facilement : Antonin sait souffrir silencieusement et peiner secrètement.

En 1931, après les étapes pyrénéennes, il est en tête du classement général, ayant enlevé la dure étape de Pau-Luchon, et s'y maintient au prix d'incroyables efforts, pendant les étapes suivantes.

Dans le parcours Cannes-Nice-Sospel-Nice (233 km., treizième étape), Antonin résiste aux attaques multiples des coureurs italiens et Pesenti vient à quelques minutes de lui (5 minutes 31 secondes). Mais, dans la suivante (quatorzième : Nice-Gap, 233 km.), il se ressent visiblement de tous ses efforts antérieurs et plus particulièrement de ceux de l'étape précédente. Il faiblit tout à coup, pris de malaise... C'est la grave défaillance... Il est contrainct, désemparé, de s'arrêter... et dans un demi-évanouissement, le Tour lui paraît lointain, irréalisable, avec ses difficultés accrues et encore près de dix étapes à couvrir !...

Mais voici une main secourable qui lui relève la



DEUX COURAGEUX DES TOURS PASSES, DONT HENRI MANCHON VANTE ICI LES MERITES : JEAN ALA VOINE (A GAUCHE) FELICITE FRANÇOIS FABER, VAINQUEUR DE L'EPREUVE (1909)

tête, qui le fait boire, qui lui parle, affectueusement, lui essuie le visage auquel la sueur et la poussière font un masque de détresse... et Tonin ouvre les yeux... C'est un compagnon du Tour de France, portant comme lui les couleurs nationales... C'est son grand ami Charles Pélissier qui s'est arrêté pour lui porter secours... Et Antonin esquisse un faible sourire, s'assoit, respire profondément, mange un peu... Charles lui prend les mains, le remet debout, s'assure que la bicyclette n'est pas abîmée, aide Tonin à repartir, et roulant près de lui, pendant quelques instants, pour être bien certain que le mauvais quart d'heure est passé, il va se placer résolument devant son ami, l'entraînant, l'encourageant au cours d'une longue poursuite, émotionnante, inoubliable... que nous avons suivie anxieusement et même avec un grand serrement de cœur.

Ils réussirent cet exploit, dont l'enjeu était le Tour de France, rejoignant les fugitifs tout près de l'arrivée, terminant respectivement quatrième et cinquième et sauvant ainsi le maillot jaune que portait Antonin. Peut-on trouver un plus bel exemple de sa volonté tenace, de son ardeur combative, de la puissance de sa réserve physique ?

Les compliments de Henri Desgrange

Après l'arrivée, Charles Pélissier, épuisé, tomba les bras en croix... Dès qu'il fut relevé, Henri Desgrange, fort ému, l'embrassa et lui dit simplement : « C'est beau ce que vous avez fait aujourd'hui ! » Puis à Magne : « Je vous félicite pour votre courage. »

Desgrange n'était pas prodigue de compliments et ces félicitations en avaient d'autant plus de valeur. Et il écrivit un article sensationnel. Antonin, peu démonstratif, serra chaleureusement la main de Charles et lui offrit, à Paris, un bel objet d'art.

Dans son deuxième Tour qu'il gagna en 1934, il eut aussi largement sa part de malchance. L'accident qui l'atteignit ne fut pas spectaculaire et, soigneusement caché, n'en resta pas moins pénible.

Antonin eut des furoncles très mal placés et, de ce fait, extrêmement douloureux. Comme il était en passe de gagner le Tour, il n'en parla à aucun de ceux qui l'entouraient, et réussit à dissimuler son état même à son soigneur.

Il vint, un soir, à Grenoble, dans notre chambre nous confier sa peine, nous expliquant pourquoi il n'en avait rien dit, craignant une indiscretion, laquelle lui aurait valu, sur la route, de violentes attaques de ses adversaires et l'aurait, cela se conçoit, facilement mis en état d'infériorité. Il était mal en point et avait de la fièvre.

Antonin savait, comme tous ses camarades, qu'il pouvait se fier à notre discrétion et que nous étions toujours disposés à leur rendre service, à les défendre contre les attaques injustes. Après avoir pris l'avis d'un médecin, tous les soirs, il continua de venir se faire soigner, sans que personne se soit douté du motif de sa visite.

Il tint son rôle, luttant du mieux possible, se raidissant contre la souffrance qui, d'ailleurs, s'atténuait de jour en jour, gagnant la demi-étape contre la montre (90 km. entre La Rochelle et Nantes) à 35 km. 635 de moyenne, s'affirmant le meilleur homme de ce Tour et terminant premier au classement général !

En voilà assez pour expliquer que « Tonin le Taciturne », modèle d'endurance, aurait mérité plutôt le titre de « Tonin le Diplômé ».

Roger Lapébie a continué le mollet ouvert...

Voici un autre magnifique exemple de résistance à la douleur et de volonté sans défaillance : celui que donna Roger Lapébie au cours du Tour de France 1934.

Tous ceux que le cyclisme passionne, connaissent la belle stature, l'impeccable allure de ce grand champion racé qu'un accident grave, survenu juste à l'arrivée de Bordeaux-Paris, sur la piste même du Parc des Princes, éloigna des batailles de la route.

Le nom qu'il illustra si hautement est maintenu, au premier plan de l'actualité, par son frère Guy, grâce à la personnalité bien marquée et la « classe » indiscutable dont il donne actuellement des preuves, presque journalières, aussi bien sur la route que sur la piste. Ses performances dans les Tours de France 1948 et 1949 ont fait sensation.

Roger Lapébie, en 1934, venait de gagner l'étape Cannes-Marseille (195 km.) et, alors qu'il rejoignait son hôtel, situé dans une partie haute de Marseille, escorté d'une nuée de voitures et de cyclistes curieux de le voir de trop près, l'un de ses jeunes admirateurs laissa tomber une bouteille qui se cassa devant Roger. Celui-ci, par un réflexe rapide, exécuta alors un bond de côté pour éviter les dangereux éclats de verre et ne voit pas les rails cachés par la foule gênante... sa roue avant est prise dans un rail et c'est la culbute violente. Il jette un cri... les dents coupantes d'une pédale lui ont ouvert le mollet gauche... son sang jaillit de cette grosse blessure... des témoins s'indignent. L'un d'eux lui enveloppe, tant bien que mal, sa plaie béante et le malheureux est vivement conduit à son hôtel.

Il y a, comme pensionnaire, dans cet hôtel, un médecin militaire. Il offre ses services, acceptés avec reconnaissance. La plaie est soignée, désinfectée et il propose de poser des agrafes. A ce moment, André Leducq, qui occupe la même chambre que Lapébie, s'oppose à ce qu'on touche Roger avant que nous ne soyons présents. Et, par téléphone, son soigneur, Dominique Straboni (qui nous prêta son concours dans plusieurs Tours de France jusqu'au jour où ses occupations ne le lui permirent plus) nous met au courant de ce qui vient d'arriver à Roger. Nous étions d'autant plus surpris que nous l'avions quitté au moment où la foule l'acclamait après sa victoire.

Nous voici sur place : les agrafes étaient, certes, bien indiquées mais, ainsi que nous venons de l'expliquer pour Romain Bellanger, elles l'auraient contraint à abandonner parce qu'elles produisent une raideur caractéristique qui appelle le repos et qu'elles risquent de céder, cessant leur effet sous l'action du mouvement et de l'effort.

Nous donnons très simplement notre avis et le docteur nous déclare :

— Je suis curieux de voir ce que vous allez faire. En tout cas, je ne pense pas que ce coureur puisse continuer le « Tour »...

Le docteur, très complaisamment, et Straboni, nous aidèrent à faire un pansement spécial : ils rapprochèrent les chairs béantes et les maintinrent pendant que des bandes médicales adhésives et souples, sont fixées de telle manière que le muscle, particulièrement atteint (jumeau interne) soit bien maintenu. Un enveloppement protecteur achève le pansement.

— Bien, dit le docteur, il ne lui reste plus qu'à rester au repos allongé. Mais, la suite ?

— Pour la prochaine étape, son soigneur, qui est un ami, le descendra comme son enfant, sur ses robustes épaules et le portera jusque sur sa machine et il pourra continuer le « Tour ». A chaque arrivée, Straboni le reprendra de la même manière pour le monter dans sa chambre et lui donner les soins nécessaires.

— Je crains des complications toujours possibles... et votre coureur pédalera, en tout cas, très péniblement, risquant le pire...

— Nous ne le pensons pas, docteur, parce que, contrairement à ce que l'on croit généralement, l'effort du mollet est réduit, chez le pédaleur : « il remplit le rôle d'accompagnateur », il suit le mouvement, mais ne travaille pas en puissance. Les cuisses, les dorsaux, etc., sont eux, les vrais forçats de la route.

La suite fut bonne, si bonne que quatre étapes

plus loin, à Luchon, Roger Lapébie était presque complètement guéri !... Il venait de parcourir 672 kilomètres depuis ce grave accident, soutenu par une volonté sans défaillance et une splendide santé (le plus riche cadeau que la nature puisse nous faire).

Il terminera le Tour troisième du classement général, précédé seulement d'Antonin Magne, premier et Martano, deuxième. C'est à peine croyable !

Vainqueur avec une hernie lombaire

Nous retrouverons Roger Lapébie dans le Tour 1935 et en 1937, année où son départ fut l'objet de polémiques : la question : partira-t-il ? partira-t-il ? était à l'ordre du jour. C'est que Roger était atteint, depuis l'année précédente, d'une hernie lombaire, surtout gênante dans l'effort en côte. Les uns disaient que s'il partait ce serait motif d'abandon rapide, d'autres lui conseillaient de se faire opérer, d'autres connaissaient un guérisseur satanique, d'autres un paysan inspiré. Celui-là avait l'adresse d'un somnambule extra-lucide qui lui dirait, sûrement, ce qu'il devait faire, etc.

Voici qui était plus sérieux : un premier docteur lui recommandait de s'abstenir et un second, de partir : ce second avait raison.

Roger prit donc le départ, suivant un traitement spécial qui lui avait été prescrit et appliqué par son soigneur habituel, Straboni.

Nous eûmes la satisfaction d'en voir la réussite puisque cette hernie « qui... que » (voir ci-dessus), avait disparu à Genève, terminus de la cinquième étape, où il se classa troisième. Premier à la neuvième, premier de la demi-étape Saintes-La Rochelle, premier à La Roche-sur-Yon, dans la demi-étape de la dix-huitième, il sera finalement premier du classement général de ce Tour où la moyenne horaire fut battue par 31 km. 741.

Convenons que c'était vraiment beau pour un coureur qui prit le départ avec un tel handicap !

Un « raccourci » a valu 39° de fièvre à Archambaud

Il ne nous est pas possible, dans cette rapide revue, de passer le nom de Maurice Archambaud sans le saluer : personnalité si attachante, dont les exploits comme recordman du monde de l'heure sont présents à la mémoire de tous.

(Suite page 24)

RENE VIETTO A ETE ACCABLE PAR LES MALHEURS TOUT AU LONG DE SA CARRIERE. JAMAIS, POURTANT, IL N'A RENONCE.





LE MANOSQUIN EDOUARD FACHLEITNER



L'AZUREEN APO LAZARIDES



LE BRETON LOUIS BOBET

GASTON BÉNAC étudie les chances de ceux qui auraient dû être les concurrents de **FAUSTO COPPI, LE MAITRE**

Qu'on le veuille ou non, l'homme de base du Tour de France 1950 reste Fausto Coppi. Et cela qu'il prenne le départ ou qu'il s'abstienne au dernier moment. Dans ce cas, en effet, les grimpeurs essaieront de calquer leur course sur le Tour 1949 en perdant le moins de terrain possible dans la plaine pour porter « l'estocade » dans l'étape-reine qui reste la grande étape alpestre.

Ils oublieront sans doute que cette année les difficultés sont moins grandes dans les deux principales étapes du Tour, un col dans les Pyrénées, Peyresourde, et un autre dans les Alpes (Allos) se trouvent escamotés, mais ils comptent sur les nouveaux cols de l'étape Nice-Gap, notamment pour rétablir la situation, leur prestige et leur chance en même temps. Les « rouleurs descendeurs », par contre, estiment que la période des grimpeurs peut se trouver brusquement interrompue cette année, comme elle le fut en 1932 et 1933 par Leducq et Speicher et en deux autres circonstances par Roger Lapébie, notamment. Et c'est l'ancienne querelle entre spécialistes de la montée et coureurs à peu près complets qui reprendra son cours.

N'oublions pas, en ce qui nous concerne, que le Tour a été gagné, neuf fois sur dix, par un grimpeur qui s'appelait, à l'époque héroïque, René Pottier, Petit-Breton, Lapize, Garrigou, Thys, Henri Pélissier, Lambot, Scieur, plus tard Bottechia, Lucien Buysse, Nicolas Frantz, Antonin Magne. Et plus près de nous, Sylvère Maës, Bartali, Robic, Coppi. Ce qui prouve que c'est la montagne qui distribue la première place et que les échappées de plaine, sorte de purgatoire, semblent réservées la plupart du temps aux mal classés des étapes précédentes.

Si la vraie bataille continue à se livrer dans les montées et dans les descentes, la course contre la montre apporte un léger rectificatif pour certains hommes. Mais pas pour Coppi, je me hâte de le dire, car le vainqueur de l'an dernier est roi dans les deux spécialités.

La question qui se pose est donc la suivante : qui peut battre Fausto Coppi sur son terrain préféré, la montagne ?

Surmontons la thèse qui consiste à dire : rien à faire contre Coppi, il part quand il veut, comme il veut, il reste « l'intouchable ».

Il faut bien admettre que Coppi ne sera pas toujours dans sa forme de Paris-Roubaix et de la Flèche Wallonne ; qu'il est comme tout être humain sujet à des défaillances, qu'il peut être retardé du fait d'incidents imprévisibles, qu'il ne retrouvera peut-être pas le climat favorable qu'il a connu jusqu'ici. Si Coppi reste l'homme à battre, si sa supériorité reste sur le papier indiscutable, livré seul, privé de domestiques, au moment crucial, il peut être battu par une coalition. Et, par coalition, je veux parler d'une équipe, une équipe disciplinée et bien organisée, celle par exemple que Jean Bidot s'est attaché à mettre sur pied. Quels sont donc les hommes qui peuvent espérer battre Fausto Coppi ?

Du côté français, nous trouvons Robic, Marinelli, Apo Lazarides, parmi les grimpeurs purs. Bobet, Fachleitner, parmi les grimpeurs moyens ou coureurs complets. Diot, Mahé, parmi les attaquants-rouleurs. Je ne parle pas de ceux qui, en principe, doivent jouer le rôle d'utilités, c'est-à-dire de « porteur d'eau » ou de passeur de roues, ou de musettes tels que Deprez.

Suite page 14.



LE PARISIEN MAURICE DIOT



LE BORDELAIS GUY LAPEBIE



LE CLERMONTOIS RAPHAEL GEMINIANI



FAUSTO COPPI
dont la longue et
élégante silhouette
ne retiendra pas les
regards cette année

L'ÉTUDE DE GASTON BÉNAC

Suite de la page 12

Quitte cependant, si l'occasion se présente, à jouer leurs chances avec l'énergie dont ils sont coutumiers, à prendre ainsi du galon, car les portes de la célébrité ne sont pas fermées à double tour dans la grande randonnée estivale.

Jean ROBIC petit gabarit super-nerveux, est dominé par deux sentiments : l'entêtement breton, la fierté, j'allais écrire l'orgueil. On dit de lui dans les milieux cyclistes qui le jalourent ou dans ceux qui le connaissent mal : « C'est un prétentieux et un solitaire, qui court pour lui-même, pour sa gloire, mais qui ne s'entendra jamais avec le voisin. »

Evidemment, Robic a sa personnalité propre, son caractère entier, très entier, mais sa volonté poussée au paroxysme ne détruit pas la réflexion, l'intelligence de la course. Il sait bien ce qu'il fait, et le plan qu'il s'est tracé, bon ou mauvais, il l'exécute à la lettre.

A l'encontre de Coppi, qui donne le coup de rein, qui s'en va ensuite dans une cadence méthodique et mécanique, Robic procède par bonds, par longues saccades. Son influx nerveux lui permet de lâcher tout le monde dans un ou deux cols mais il est rare que le troisième ne lui soit pas fatal. Au contraire, s'il part lentement dans les deux premiers cols, il se détache dans le troisième, et ce qui situe bien son tempérament, c'est que lui, le petit modèle souvent épuisé, réussit à vaincre au sprint, après une course terrifiante de 300 kilomètres au cours desquels il a donné le meilleur de lui-même.

Car ce prince français des grimpeurs est aussi un sprinter. De l'aveu même de ses adversaires français, Robic reste un des rares hommes qui puissent gagner le Tour de France.

Le seul point névralgique en ce qui concerne son incorporation dans telle ou telle formation, est constitué par son caractère, ou plutôt par sa façon de concevoir l'esprit d'équipe, l'aide que ses camarades peuvent lui apporter et celle qu'il peut être appelé à donner à son tour.

Jacques MARINELLI autre petit modèle, moins nerveux, plus souple que Robic, est loin d'avoir le tempérament de « Biquet ». Son style est moins heurté, moins saccadé, mais aussi efficace. Son démarrage pour être peu spectaculaire n'en produit pas moins des effets sûrs. Sa cadence est plus régulière que celle de Robic et lorsqu'il apparaît en solitaire dans un col ; on peut être certain qu'il ira jusqu'au bout.

A vingt-cinq ans, celui qu'on appelle la « Peruche » au moment où il venait de s'emparer du maillot jaune, porte déjà un bagage assez consistant. Il n'était apprécié jusqu'ici qu'au titre de coureur par étapes et pourtant il a enlevé cette année une course au sprint. Et cela non parce qu'il possède des aptitudes particulières de sprinter mais parce qu'au moment de l'effort final il était le plus fort de tous.

Je crois en Jacques Marinelli, non pour battre Gino Bartali si ce dernier prend le départ, mais talonner souvent le *campionissimo*, guetter l'accident ou la défaillance de son rival pour tirer son épingle du jeu.

Apo LAZARIDÈS troisième grimpeur français, petit modèle, a semé sa route de désillusions. Il ne semble plus être l'homme en qui chacun mettait tous ses espoirs au départ du Tour de France.

Je l'ai vu dans une échappée du Critérium National s'essouffler, peiner pour tenir la roue d'humbles camarades de fuite. Puis lâcher prise brusquement. Et pourtant Apo s'entraîne depuis le début de janvier, il prétend mener une vie sérieuse et rangée. Hélas ! il n'a pas trouvé encore la cadence. D'un tempérament spécial, il prétend n'avoir pu se plier à l'entraînement collectif du Camp de Lorgues, entraînement qui lui aurait « cassé » les jambes.

Cette explication ne me donne qu'à moitié satisfaction. Si Apo reste sérieux et appliqué il n'y a aucune raison qu'il ne retrouve pas en juillet sa forme d'il y a deux ans. Il est jeune, il n'a que vingt-cinq ans comme Marinelli. Il doit redresser une situation un peu compromise. Il a pour cela le tempérament, l'influx nerveux, les aptitudes du très bon grimpeur léger.

Édouard FACHLEITNER

est-il un grimpeur ou un rouleur ? Ni l'un ni l'autre à mon sens. L'homme de Manosque peut être considéré comme un routier complet légèrement au-dessus de la moyenne dans les différentes spécia-

lités. Il roule fort, tient la bonne cadence pendant 100 kilomètres, sans être pour cela un homme du Grand Prix des Nations. Au sommet d'un grand col, le Tourmalet ou l'Isard, il passe, en principe, assez près des grands spécialistes, entre la 5^e et la 10^e place.

— C'est ainsi qu'on gagne un Tour de France, disent Leducq et Speicher.

Où, mais il faudrait pour cela que la malchance cesse de s'acharner sur lui. Bien placé en 1948, il est victime de chutes et, l'an dernier, il doit abandonner avec un trou énorme dans l'entrejambe.

Et pourtant Fachleitner armé maintenant d'un moral plus solide qu'autrefois, ayant acquis cette hargne nécessaire aux heures de bataille difficiles, est le type du coureur susceptible de gagner le « Tour » à l'âge de vingt-neuf ans.

N'est-il pas, à mon sens tout au moins, celui dont les aptitudes s'apparentent le plus, en moins puissant sans doute, à Nicolas Frantz, vainqueur deux années consécutives ?

Louison BOBET tout comme Marinelli et Apo Lazaridès, a vingt-cinq ans. Mais il diffère complètement et comme tempérament et au point de vue physique surtout.

Bel athlète racé, champion à panache, lutteur à la cadence puissante et aisée, Louison Bobet, avec son faciès agréable, souriant, est le type de coureur qui séduit les foules qui aiment les personnalités marquées. La popularité de Bobet est grande. Elle est largement justifiée.

Bon grimpeur, sans être un spécialiste, rouleur remarquable, beau pédaleur, intelligent en course, lorsque Bobet prend le départ du Tour de France, une grosse majorité de confrères l'installe favori.

Si Bobet enlevait le Tour de France, personne n'en serait surpris ; bien au contraire, les grandes foules en seraient ravies. Car ce garçon correct, bien élevé, force la sympathie du plus difficile, du plus indifférent.

Certains coureurs lui reprocheraient, il y a deux ans, de ne courir que pour lui, d'être un grand égoïste de la route. J'estime que ce reproche est injustifié. Il ne parut qu'émaner de concurrents jaloux de voir la presse s'attacher à cette figure prenante qui, je le répète, force la sympathie.

André MAHÉ cet athlète qui porte comme une auréole des cheveux blonds et frisés, est le « pousseur » forcené qui dévore gloutonnement des kilomètres à quarante-cinq à l'heure, comme un être qui sort de la grève de la faim engloutirait un pot de confitures.

Mahé est un rouleur remarquable, un type « Grand Prix des Nations » (l'épreuve dans laquelle il joua de malchance). On lui reproche de ne pas avoir de tête et de partir trop souvent à contretemps. Or, cette année, dans Paris-Tours, il s'enfuit avec beaucoup de décision et une volonté féroce, terminant premier avec seulement 200 mètres d'avance sur un peloton fort de 70 coureurs.

Ce garçon énergique se démoralise vite dès qu'il sent la malchance s'acharner sur lui. Si Mahé est le type de l'attaquant sur le plat, il est un assez médiocre grimpeur de grands cols. C'est pour cela que ses chances dans le Tour se réduiraient à enlever quelques étapes sur échappées avant les Pyrénées.

Raphaël GEMINIANI

une grande carcasse qui compte vingt-cinq printemps auvergnats. Grand attaquant, grand rouleur, excellent monteur de côtes, il torture son vélo dans les cols et réussit à garder le point de mire sur ses principaux adversaires. On ne peut pas dire de Geminiani qu'il soit un parfait grimpeur, il est trop grand pour cela (1 m. 78) mais il est toujours bien placé au sommet des cols très élevés. Par contre, dans les montées moyennes, il est roi. Beaucoup de tempérament, coureur d'une grande utilité. Fait du spectacle sur la route.

Guy LAPÉBIE

(trente-quatre ans). Depuis trois ans, c'est-à-dire depuis le jour où Guy a compris que la piste ne suffisait pas à son ambition, surtout à ses aptitudes, il a remporté sur route des succès ou des places plus qu'honorables... On parlera longtemps du double exploit qu'il a réalisé à vingt-quatre heures d'intervalle et cela à plus de 1.800 kilomètres de distance. Le samedi après-midi, n'enlevait-il pas l'étape Rabat-Casablanca dans le Tour du Maroc, et ne se classait-il pas troisième le lendemain à Tours, après une nuit d'avion ?

C'était à peu près la répétition de son classement dans le Critérium National en sortant des Six jours. Guy est à la fois un grimpeur moyen, un bon rouleur et un excellent sprinter. Coureur intelligent, et parfaitement organisé, Guy Lapébie ne laisse rien au hasard et le sérieux de sa vie lui assure des possibilités qui restent encore très grandes.

Pourquoi ne rééditerait-il pas, cette année, si les

grimpeurs font faillite, la victoire de Speicher ou l'une de celles d'André Leducq ?

Maurice DIOT (vingt-huit ans, 1 m. 69, 71 kilos). Le grand attaquant de l'année. Toujours à la pointe du combat depuis le mois de mars. Pas une seule épreuve qu'il n'ait marquée de sa griffe rageuse, de son désir d'éviter l'arrivée en peloton.

Ce petit bonhomme râblé, volontaire, coléreux et rouspéteur en diable s'est révélé l'homme des tactiques nouvelles. Hélas ! la malchance (par exemple sa crevasse dans les derniers kilomètres de Paris-Bruxelles qu'il anima de bout en bout) détruisit souvent ses projets.

Maurice Diot, il faut bien le reconnaître, est un grand champion et aussi un caractère.

Dans le Tour, il ne passera pas inaperçu ; sa classe et sa volonté lui feront une grande place.

Louis DEPREZ (vingt-neuf ans, 1 m. 76, 75 kilos), cet autre mineur, est un modeste que l'on voit trop peu en course, mais qui apparaît toujours à l'arrivée.

Doté d'une excellente santé, d'un moral de travailleur obstiné, Deprez récupère admirablement, sans bruit, comme lorsqu'il piquait le charbon au fond de sa mine. Au demeurant, un charmant garçon, un peu trop effacé, car il vaut mieux que les apparences qu'il offre au premier contact. Sera une grande utilité dans l'équipe qui l'aura incorporé.

Marcel DUSSAULT (vingt-quatre ans, 1 m. 64, 70 kilos), vainqueur de la première étape du Tour de France 1949, dut abandonner par suite d'un claquage. Coureur régulier et appliqué, Dussault n'a pu encore donner la mesure de ses possibilités. Un excellent élément sûr et bien trempé. Ne peut pas nous décevoir, j'en suis persuadé.

Lucien TEISSEIRE (trente et un ans, 1 m. 83, 81 kilos), un magnifique athlète qui n'a pas encore donné le rendement attendu car il manque trop souvent pour le Tour et de préparation et de caractère.

Ah ! si Lucien Teisseire possédait la volonté d'un Robic, que d'exploits n'aurait-il pas réalisés ! Hélas ! quoique bien disposé, une grande nonchalance paralyse souvent ses moyens pourtant immenses. Lucien Teisseire possède un excellent palmarès, sans doute, mais qui est bien loin de celui qu'auraient dû lui valoir ses magnifiques aptitudes athlétiques, son coup de pédale dominateur. Va-t-il se retrouver enfin lui-même dans le Tour 1950 ? C'est fort possible.

Roger QUEUGNET (vingt-sept ans, 1 m. 75, 76 kilos), bel athlète, très bon rouleur, sprinter de qualité. Roger Queugnet, après avoir pris le n° 1 parmi les amateurs, il y a deux ans, a mis toute une saison pour s'adapter aux courses professionnelles.

Mais cette année il est sorti de sa coquille et se place dans toutes les épreuves. Fut le coureur le plus régulier depuis le début de la saison. C'est l'homme qui monte et qui peut se placer au premier rang au cours du mois de juillet.

Robert DESBATS (vingt-huit ans, 1 m. 69, 70 kilos), ce Bordelais de Cauderan est un rouleur infatigable et un grand attaquant. Il est de l'école de Maurice Diot, celle qui finit par payer un jour. Assez rapide au sprint, Desbats semble avoir trouvé la bonne cadence cette saison. Sera d'une grande utilité dans l'équipe de France. Garçon discipliné, possédant un moral parfait, entre bien dans l'esprit que Jean Bidot veut donner à l'équipe de France.

Charles COSTE (vingt-quatre ans, 1 m. 80, 79 kilos), est le type de l'athlète du cyclisme, du coureur à panache. Vainqueur sensationnel du Grand Prix des Nations, il a marqué de sa griffe plusieurs épreuves. Rouleur magnifique, attaquant de classe, on ignore encore quel serait son rendement dans une épreuve à étapes. Coste saura souffrir, sans doute, mais peut-il récupérer rapidement ? Son tempérament le pousse, en effet, à attaquer et à se dépenser beaucoup.

Les possibilités de Charles Coste sont ignorées de tous et de lui-même.

Il a, en tout cas, pour lui, un moral de fer et tout ce qu'il entreprend, il le fait avec le plus grand sérieux. De plus, sa vie est parfaitement organisée et il ne commet nul excès.

Nello LAUREDI (vingt-six ans), né en Italie, habite Vallauris. Il s'est signalé en 1949 et paraît avoir retrouvé sa cadence en Auvergne. Bon grimpeur, rouleur remarquable, peut fort bien sortir de la classe des « moyens » dans le prochain Tour.

Suite page 18.

ou
99,
a-
at
'il
ir
et
e-
le
s-
it
n
sa
6,
i-
n
a-
t,
u
s
e

s,
e
e
t

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e

n
e
o
e



JEAN ROBIC

LA MONTAGNE: bénie des uns redoutée des autres

Qu'ils longent les bords de mer, qu'ils traversent les vignobles du Languedoc ou les forêts de pins des Landes, les concurrents du Tour de France n'ont toujours qu'un souci: la montagne. Ils savent que seules les Pyrénées ou les Alpes provoqueront « la décision ». La montagne? Elle représente pour les uns, la chance de prendre une avance décisive et pour les autres, la menace d'un retard qu'il s'agit de limiter. Pour tous, elle personnifie la souffrance. Et cette image du peloton du Tour s'étirant dans les premiers lacets de l'Aubisque, sera celle que revivront les suiveurs du Tour 1950, une sorte de prologue aux batailles implacables de Soulor...



L'ÉTUDE DE GASTON BÉNAC

Suite de la page 14

P. BARBOTIN (vingt-trois ans). Un modèle réduit mais parfaitement équilibré. Monte bien les côtes, mais on ignore jusqu'où va le champ de ses possibilités dans les grands cols. Un parfait rouleur qui fut le plus vite dans les derniers 20 kilomètres du Grand Prix des Nations 1949. Un sujet d'avenir qui « n'est pas fou du tout ». Au contraire, Barbotin voit clair et raisonne admirablement sa course. Peut réaliser un excellent Tour s'il récupère convenablement dans les premières étapes.

André BLIN (vingt-neuf ans, 1 m. 79, 81 kilos). Une vraie « locomotive » de la route. Blin, tard venu au professionnalisme, a abandonné avec joie son triporteur pour se lancer dans la bagarre avec sa fougue de « casseur d'assiettes ». Selon ses détracteurs c'est aussi un « éléphant dans un magasin de porcelaine ». Blin ne reste pas longtemps invisible dans une course. Il se dépense sans compter, il se dépense même un peu trop au gré de ses supporters.

Mais comment ce poids lourd montera-t-il les côtes ?

P. MOLINERIS (trente ans, 1 m. 80, 63 kilos). Un grand modèle bâti sans harmonie. Un buste léger, des jambes qui n'en finissent plus.

Excellent grimpeur, courageux et modeste, Molinérès apparaît en tête d'une course, sans bruit, comme s'il était honteux de tant d'audace.

Cet Azuréen fixé en Dauphiné a toujours donné l'impression de manquer de confiance en lui. A ceux qui l'interrogeaient l'an dernier, il répondait avec timidité qu'il n'était qu'un coureur de deuxième catégorie. Alors qu'il avait toutes les qualités pour réussir, Molinérès s'est trop longtemps sacrifié aux autres, dans le Critérium National notamment.

Le fait qu'il se trouve aux côtés de coureurs qui ont réussi à forcer les portes du succès tels Bobet, Barbotin et Mahé, l'a regonflé complètement. Molinérès saura se sacrifier pour ses camarades lorsque le besoin s'en fera sentir car il n'ignore pas ce que signifie le mot *discipline*. Il l'a montré déjà.

L'énigme belge

Du côté des Belges, il faut citer en premier lieu Raymond IMPANIS (vingt-quatre ans). Le coureur bourré de qualités, trop de qualités, peut-être, et qui eut le tort de sortir trop tôt de sa coquille. Victime d'admirateurs trop enthousiastes et bien encombrants, Impanis a piétiné toute une saison à la porte des grandes épreuves. Mal conseillé,

il crut que « c'était arrivé », que tout, dans la vie, n'était que dentelle et sourires.

Il semble, paraît-il, avoir compris. Tant mieux. Ce coureur à la figure poupine, au coup de pédale séduisant, monte les cols à peu près convenablement, mais il n'attaque jamais et donne l'impression d'en faire toujours assez. Il ne veut pas forcer son talent qui est grand, trop grand sans doute pour sa petite tête.

Lorsqu'il saura souffrir et qu'il voudra, de toutes ses forces, il sera le grand champion qu'attendent ses compatriotes.

A ses côtés, voici les anciens de l'escadron noir : OCKERS (trente ans, 1 m. 70, 75 kilos) est, au contraire, l'homme que les difficultés aguerrissent ; il termine toujours très fort ses courses par étapes car il récupère admirablement. LAMBRECHT (trente-quatre ans, 1 m. 77, 76 kilos). Le Belge de Brest est, lui, un bel attaquant qui aime partir de loin. Il peut être, lui aussi, classé dans la catégorie des grandes vedettes devant l'Eternel. Cependant, il juge souvent mal ses forces et s'effondre près du but. Donne pourtant l'impression de s'être moins dépensé cette saison. Marcel DUPONT (trente-deux ans, 1 m. 71, 66 kilos), très bon l'an dernier. DUBUISSON vient de faire un excellent Tour de Belgique ; SCHOTTE est le vieux et solide routier sur lequel on peut compter.

Des jeunes Belges retiennent notre attention : DEMULDER (vingt-deux ans, 1 m. 66, 62 kilos), un petit gabarit mais très bien proportionné. Attaque en souplesse, monte bien les côtes. Peut s'imposer dans le Tour. VERHAERT (vingt-trois ans, 1 m. 70, 67 kilos). S'est révélé dans La Flèche wallonne, et il est devenu le grand « chouchou » de Sylvere Maës qui voit en lui un de ses successeurs. BLOOME (vingt-trois ans, 1 m. 76, 74 kilos), possède d'énormes qualités de rouleur et de grimpeur. Récupère parfaitement. Nature solide, routier complet. « Pense » malheureusement mal sa course. Si Bloome avait autant de cervelle que de muscles, il serait parfait. VERCHUEREN (vingt-deux ans, 1 m. 66, 65 kilos), rappelle un peu Gaston Rebry par sa silhouette et sa position à vélo. Monte bien les côtes, mais que fera-t-il dans les cols ? Je ne vois pas en lui un grimpeur mais un rouleur et un attaquant plein d'ardeur.

Parmi les autres jeunes Belges à suivre : VAN ENDE (vingt-trois ans), VAN BRABANT (vingt-trois ans), tous deux excellents attaquants peuvent s'imposer.

De Bartali à Van Est, Baeyers et Clause

Il nous faut maintenant présenter Gino BARTALI (trente-six ans, 1 m. 71, 70 kilos). Un vrai champion, en montagne surtout, car avant d'avoir été détrôné par Coppi, l'an dernier, il fut considéré, à juste titre, comme meilleur grimpeur européen. Enleva deux Tours de France, à dix ans d'intervalle, ce qui indique bien que le sérieux de sa vie a porté ses fruits.

Bartali possède un moral magnifique et, malgré ses trente-six ans, il n'accepte pas la loi que voulait lui imposer son grand rival Coppi. Dès que ce dernier démarre, Bartali saute dans sa roue et, lorsque les deux hommes sprintent ensemble, côte à côte, la marge en faveur de Coppi est très étroite.

Mais cette année, dans Milan-San-Remo, Bartali se paya le luxe d'enlever le sprint devant 50 coureurs et, parmi eux, Coppi.

Bartali, très religieux, soutenu par la papauté et les prêtres de toutes les provinces, n'est plus le taciturne Gino du début.

Son caractère a subi une transformation totale : Bartali est devenu enjoué et... extrêmement bavard. Tout en restant généreux et toujours prêt à secourir les infortunés qui se présentent devant lui.

Deux autres Italiens sont à retenir : Fiorenzo MAGNI (trente ans, 1 m. 82, 79 kilos), un magnifique rouleur puissant, bien cadencé. Mais sa taille et son poids, le handicapent dans la montagne. Il reste l'homme des longues échappées dans la plaine. Il eut le mérite, cette année, courant en véritable isolé, d'aller battre par deux fois les Belges chez eux, sur les routes des Flandres. Et Antonio BEVILACQUA (vingt-huit ans, 1 m. 81, 73 kilos), spécialiste des poursuites et des courses contre la montre, peut être considéré comme un des meilleurs rouleurs italiens. Nouveau champion national italien, a su profiter de la rivalité Coppi-Bartali pour tirer son épingle du jeu. La tâche sera plus difficile dans le Tour de France car il y a les consignes de la Fédération italienne.

Enfin, comment oublier ce Suisse et ce Hollandais ? Ferdi KUBLER (vingt-neuf ans, 1 m. 81, 77 kilos). L'Energie avec un grand E, montée sur deux roues. Kubler dispute toutes les courses à l'arraché. Il ne connaît qu'une seule tactique : foncer en serrant les dents, en torturant son vélo, arracher la victoire à ses suivants en faisant le trou mètre par mètre...

Rouleur impitoyable, Kubler monte très bien les petits cols mais se trouve en difficulté lorsqu'il se rapproche du sommet des géants. Spécialiste des courses contre la montre, de l'escalade des cols suisses, Kubler mériterait, par son courage, son entêtement, une place de choix dans le Tour de France.

Mais le Suisse n'est-il pas avant tout l'homme de l'exploit sensationnel suivi le lendemain de la plus terrible des défaillances ?

Hendrick FAANHOF (bel athlète de 1 m. 79, 73 kilos), champion du monde amateurs 1949 à Copenhague. Très bon rouleur, sprinte convenablement. Récupère très bien et peut fournir, grâce à son énergie, un bon Tour de France, son premier, car il commence à s'adapter aux courses françaises.

Tous contre Gino

Je posais, au début de ce papier, la question suivante : « Quels sont les hommes susceptibles de déboulonner Fausto Coppi et Gino Bartali de leur piédestal, car, même absente, la grande ombre de Fausto planera sur le Tour 1950, et l'on sera toujours tenté d'établir des comparaisons ? »

Il est, en effet, un double principe que devraient observer les sélectionnés du Tour s'ils étaient maîtres de tous leurs actes de mi-juin au départ du 13 juillet : *ne pas être surentraîné et posséder une forme suffisante cependant pour perdre le moins de terrain possible dans les premières étapes.*

Le Tour a été gagné neuf fois sur dix dans la montagne, ce qui ne veut pas dire que ce sont les seuls cols qui départageront les hommes cette année. Il est fort possible, en effet, que les grimpeurs voient arriver à leur niveau, après Briançon, ce que l'on convient d'appeler les routiers complets.

Et malgré soi on se trouve amené à opter du côté français sur un Bobet ou un Fachleitner plutôt que sur un Robic ou un Marinelli, les seuls capables pourtant de tenir tête à Bartali dans les cols.

Mais je ne serais pas surpris qu'intervienne cette année dans ce match franco-italien quelques-uns de ces jeunes Belges qui viennent de rompre avec la tactique de l'attentisme. Je veux parler surtout de Demulder, de Bloome, de Van Brabant et de Van Ende, sans négliger les possibilités du pur-sang Impanis, qui peut se retrouver d'un coup, et aussi celles de l'énergique Ockers.

Le tout est de savoir si la belle mécanique italienne dont Alfredo Binda, bien placé en observateur sur sa torpédo très basse, tirait les ficelles, fonctionnera avec la même régularité et donnera le même rendement. Autrement dit, l'admirable réussite dans l'esprit d'équipe réalisée en 1949 peut-elle se renouveler ?

L'esprit de discipline, d'abnégation du « porteur d'eau » de Coppi et de Bartali, était-il le fruit d'une préparation morale et mécanique intense ou fut-il aidé par un concours de circonstances favorables ?

Je crois que Bartali, qu'on est bien obligé d'installer favori, à défaut de Coppi (hélas !), subira cette année des assauts plus rudes que l'an dernier. Ne sera-t-il pas pour tous les autres coureurs l'ennemi n° 1, l'ennemi à battre ?



CLASSE ET COURAGE : TELS SONT LES ATOUTS DU BELGE STAN OCKERS QUI PEUT FORT BIEN RÉALISER UN EXPLOIT.

But CLUB

Directeur : **GASTON BÉNAC**

Rédacteur en Chef : **FÉLIX LÉVITAN**

DIRECTION - VENTE - ABONNEMENTS
PUBLICITÉ

100, rue de Richelieu, PARIS
Téléph. : RIC. 81-54 et la suite

RÉDACTION - ADMINISTRATION
124, rue Réaumur, PARIS
Téléph. : GUT. 75-20 et la suite

ABONNEMENTS

3 mois

N° 1 (comportant 13 numéros ordinaires et 7 numéros supplémentaires du Tour de France) 320 frs

N° 2 (Avec le numéro spécial de présentation et le numéro spécial Souvenir du Tour de France) 450 frs

COMPTE COURANT : PARIS 5390.08

DIRECTEURS-GÉRANTS :

MM. VERRIÈRE et MASSOT

s
e
s
n
e

e
s

a
a
e



JACQUES MARINELLI

A. BINDA

Le cyclisme italien n'a pas de mystère

B IEN souvent on m'a posé cette question : « A quoi attribuez-vous la supériorité des cyclistes italiens en général, dans le Tour en particulier ? »

Je réponds ceci :
« A mon avis, un seul coureur est nettement supérieur à tous les autres : c'est Fausto Coppi. » Et j'ajoute : « Dans quelques courses seulement, c'est-à-dire dans les épreuves dont le profil est à sa convenance. »

Croyez-moi, tous les autres champions de mon pays, y compris Bartali qui se fait « vieux » et Magni, sont à peu près de la même force que leurs adversaires étrangers.

Le cyclisme italien n'a pas de mystère. Nos coureurs ont deux jambes comme les vôtres. Ils ne sont pas des sujets exceptionnels. Pour vaincre, ils doivent souffrir.

Préparation morale

Si nos champions remportent des succès, c'est tout d'abord à une question de préparation morale que nous le devons.

Se forger un moral de vainqueur est plus difficile que d'entretenir une condition physique.

Pour le Tour, un coureur n'a pas besoin d'une préparation physique spéciale. Il doit se présenter au départ avec suffisamment de réserves pour tenir et produire des efforts pendant trois semaines.

Le principal est qu'il soit prêt moralement, qu'il soit désireux de briller, de gagner de l'argent.

Notre force : Deux grands chefs de file

Notre force dans le Tour 49 a été d'avoir la chance de posséder deux grands chefs de file : Coppi et Bartali.

Bien que directeur technique de l'équipe nationale, je ne peux, moi-même, sélectionner les coureurs appelés à les épauler.

Ce sont Coppi et Bartali qui choisissent leurs équipiers parmi les plus doués pour les courses à étapes. Entre eux ils règlent la question financière. Je n'ai pas à me mêler de cette affaire, sauf pour le partage des prix gagnés.

Les coureurs choisis sont, avant tout, des amis. Ils ne partent pas pour remplir un rôle de domestique mais uniquement pour défendre une cause commune.

D'ailleurs, le mot « domestique » est employé souvent à tort. Lorsque la montagne se présente, Coppi et Bartali sont bien seuls, me semble-t-il, pour répondre aux attaques de leurs adversaires.

Tactique et direction de course

Certains se sont étonnés que je sois parvenu à ramener mon équipe au complet à Paris.

Je n'ai rien fait d'extraordinaire pour atteindre ce but. Les autres directeurs techniques avaient la possibilité de m'imiter.

C'est une question de tactique et de direction de la course. Il faut toujours faire très attention, ne pas laisser ses coureurs lâchés à l'abandon. Ils doivent être renseignés sur leur retard et savoir combien il leur reste de temps pour ne pas arriver au terme de l'étape en dehors des délais.

Pleins pouvoirs

Pour faire de la bonne besogne, le directeur technique doit, avant le départ, posséder les pleins

pouvoirs, de façon à commander ses coureurs et à se faire obéir.

Ces pleins pouvoirs, je les exige, sinon je refuse de diriger l'équipe.

Une obéissance aveugle de ses coureurs est une garantie de succès. Je l'ai dit et le répète, si, dans le dernier Tour, Coppi et Bartali ne m'avaient pas obéi, je n'aurais pas hésité une seconde pour les renvoyer à la maison.

C'est parce que j'ai été écouté de tous que la victoire a été assurée.

Pas d'esprit national

On a coutume de dire : « Les coureurs italiens ont un esprit national plus développé que les représentants des autres nations. Pour eux, une seule chose prime toutes les autres : leur drapeau, leur pays. »

Ceux qui raisonnent ainsi ont tort. Les coureurs sont professionnels avant tout. Un seul but les anime : l'intérêt. Et c'est pour gagner le plus d'argent possible que nos coureurs s'unissent si étroitement, qu'ils observent une aussi grande discipline.

Le matériel ne joue pas

La question du matériel est aussi très souvent agitée.

J'affirme avec force qu'elle ne joue pas. Les bicyclettes françaises sont aussi bien montées que les italiennes et de qualité semblable.

Le matériel est du ressort des mécaniciens. Si des accidents se produisent, la responsabilité en incombe le plus souvent aux mécanos.

On s'étonne également que nos coureurs crèvent peu. Nous n'y pouvons rien si les boyaux fabriqués en Italie sont de très bonne qualité. Nous n'employons pas des « tubes » spéciaux. Tout le monde peut se les procurer, ils ne sont pas contingentés.

Si les coureurs sacrifiaient moins à la légèreté pour gagner vingt-cinq ou trente grammes, ils seraient moins souvent victimes des silex.

Ainsi que vous le voyez, il n'y a rien de mystérieux dans le Cyclisme italien.

Un champion, quel qu'il soit, doit travailler dur pour arriver.

Chez vous, on dit : « Les alouettes ne tombent pas toutes rôties dans le bec ! »

Travailler, se soigner, savoir s'alimenter, mener une vie réglée est la base de bien des succès.

Je reconnais, toutefois, que si les coureurs transalpins ont un grand amour de leur métier, la raison provient sûrement du fait qu'ils sont bien payés et n'ont pas à se soucier du lendemain pour vivre.

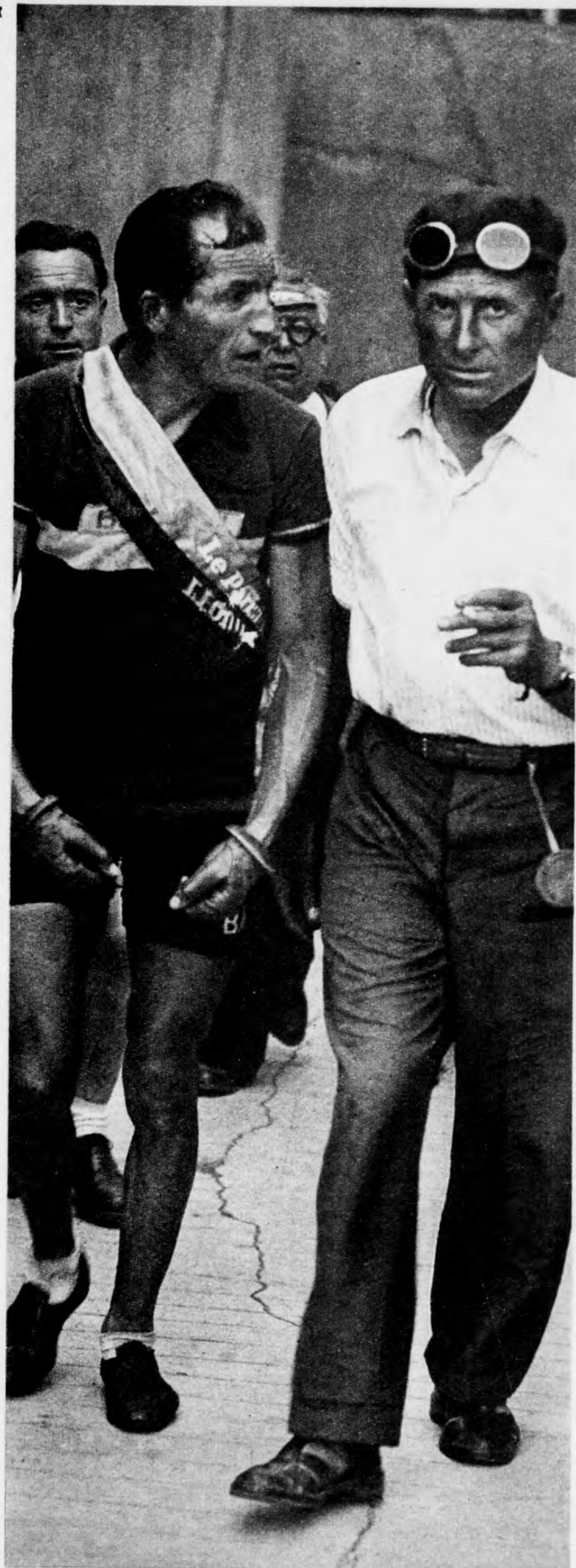
Mais cela est une question d'organisation intérieure.

En dépit de cette supériorité dont ils font maintes fois preuve, j'estime que les coureurs transalpins ne sont pas imbattables.

Ils le sont à condition que les autres emploient nos propres armes.

Je souhaite, d'ailleurs, que nous soyons battus un jour pour que cette défaite augmente l'intérêt du cyclisme international.

Alfredo BINDA.



EX-ROUTIER DE GRANDE CLASSE, ALFREDO BINDA (A DR.), DEVENU DIRECTEUR TECHNIQUE EN 1948, A CONTRIBUÉ LA MEME ANNÉE AU SUCCÈS DE BARTALI.

Mais les coureurs que je dirige (avec pleins pouvoirs) sont animés par l'intérêt, et acceptent toutes les disciplines !



★

R. VIETTO

On peut battre les transalpins...

René Vietto a toujours affirmé : « Les Italiens ne sont pas invincibles. »

Mais pour battre ces redoutables rivaux, que de travail, de réformes sont à faire !

Pour But et Club, Vietto a bien voulu exposer ses idées sur cette question.

B IEN sûr, les Italiens sont battables dans le Tour. Oui, mais pour cela, encore faut-il vouloir, et la volonté n'est pas la qualité majeure des routiers français.

Ah ! si tous prenaient le départ du Tour avec le cran, la volonté, l'assurance d'un Robic toujours possesseur d'un moral de vainqueur, cela changerait la face des choses !

Hélas ! ils partent presque tous battus d'avance. Que diable ! avoir de l'orgueil, ce n'est pas être prétentieux, que je sache. Mais non, ils ont le crâne vide, ils sont plats. Vraiment, en France, cela ne tourne pas rond !

Si l'on voulait s'organiser

Pourtant, si l'on voulait s'organiser, que de belles choses pourrions-nous réaliser !

Avant tout, il faudrait faire l'union de tous, obtenir un accord entre les marques, puisque la formule du Tour est basée sur les équipes nationales et régionales.

Voyez ce qui se passe en Italie. Les équipiers partent pour aider Coppi ou Bartali. Ils ne se soucient pas de la question des marques de cycles. Leur seul but est de vaincre à tout prix pour honorer leurs couleurs. Les coureurs italiens forment un bloc homogène dominé par une vive amitié.

En France, au contraire, et je n'exagère pas, les coureurs tueraient père et mère pour 3 fr. 50.

Il y a toujours une question d'intérêt pour les diviser.

L'amour du pays ne compte pas.
C'est une déchéance complète.

L'équipe nationale doit avoir une grande unité

L'équipe tricolore peut être formée des plus grandes vedettes, comme ce fut le cas ces dernières années, mais si elle manque d'unité, cela ne sert à rien. L'approuve donc Jean Bidot de rechercher des camarades au lieu de grands noms.

Robic possède de magnifiques qualités ; je suis le premier à le reconnaître. Cependant, il est très difficile, hélas ! sinon impossible, de s'accorder avec lui. Du jour au lendemain, le Breton oublie tout ce qu'il a promis. Dans ces conditions, que de tiraillements en perspective.

L'équipe nationale doit être formée à l'image de celle d'Italie. Les Transalpins sont dans le vrai. Les résultats le prouvent.

Faire preuve d'initiative

Un coureur doit faire preuve d'initiative. Il ne doit pas attendre que son directeur technique lui ordonne d'attendre un équipier accidenté.

Ainsi, en 1934, lorsque Antonin Magne est tombé, en cassant une roue, personne ne m'a dit d'aller lui porter secours. Je l'ai fait de moi-même, parce que c'était mon devoir. Je n'ai pas maugré. Mon geste était normal, naturel, je ne me suis pas posé en martyr ni en sacrifié.

Si je n'avais pas voulu respecter l'esprit d'équipe, je n'aurais eu qu'une chose à faire : partir avec les individuels.

Les hommes rapides manquent

Une des faiblesses de l'équipe tricolore est son manque d'hommes rapides. Il faudrait quelques René Le Grevés.

Il est certain que les victoires d'étapes rehaussent le moral d'une équipe tout en grossissant la caisse. Lorsqu'il voit l'argent rentrer, un routier a tout de même plus de cœur à l'ouvrage.

D'autre part, le directeur technique obtiendra-t-il les pleins pouvoirs comme les A Binda ?

J'en doute, surtout lorsqu'il faut diriger des hommes de marques concurrentes. En tout cas, le rôle du directeur technique, en dehors des soins et des conseils, doit être de maintenir élevé le moral de l'équipe. Une parole d'encouragement, un geste amical font beaucoup.

L'an dernier, à Pau, j'ai trouvé très déplacé que le jour où les tricolores venaient d'enregistrer cinq abandons on ait sablé le champagne, comme s'il s'agissait de fêter la perte de cinq équipiers. Quel moral pouvaient avoir, le lendemain, les survivants d'une telle catastrophe ? Il devait être bien bas !

Attaquer avant les cols

Pour battre les Italiens, il y a une bonne tactique à employer ; c'est la suivante : attaquer à tour de rôle avant les cols pour essayer de s'assurer une avance confortable sur laquelle on pourrait vivre dans la montagne.

Et quand je dis « attaquer, attaquer à outrance », je précise ma pensée : avant les cols, il faut favoriser le départ des grimpeurs, leur laisser prendre un certain avantage.

Arrivés au pied de la montagne avec un capital minutes assez important, les grimpeurs seront gâtés à bloc. Les Italiens auront plus de mal pour les distancer, leur reprendre les minutes perdues sur le plat.

Cette tactique est, à mon avis, la meilleure. Je souhaite qu'elle soit appliquée par les Français. Ils n'auront pas à s'en plaindre. L'an dernier, on a pu constater que Coppi et Bartali ne prisait pas les attaques sur le plat. Ils avaient perdu pas mal de terrain. Ce point faible, il faut l'exploiter. Attaques sur attaques les feront lâcher prise, les démoraliseront. Mais pour que ces offensives portent leur fruit, il faut, je le répète, une union parfaite de tous les routiers français.

Ce sera très difficile à obtenir. Je doute même que nous puissions atteindre ce but. Pourtant, c'est dans ce mot « union » que réside notre salut. Car si nos routiers continuent à laisser les Italiens conduire la course à leur guise, ils seront une fois de plus battus, dominés, ridiculisés.

Je sais que je ne suis pas d'accord avec tout le monde, que certains me jugent pour avoir des idées bien à part. Mais je peux affirmer que j'ai toujours fait le maximum pour servir la cause du cyclisme français et que je ne serais pas aussi catégorique si je n'avais pas le sentiment d'avoir la clé du problème.

René VIETTO.

★ EXEMPLE DE COURAGE, RENÉ VIETTO NE S'ARRÊTE PAS, CETTE ANNÉE, AU DÉPART DU TOUR, AUQUEL IL A CONSACRÉ SA VIE DE ROUTIER SANS LE GAGNER.

Mais il faut les imiter, et posséder le moral de Jean Robic avec lequel il est difficile, sinon impossible, de s'entendre !



L'HEBDOMADAIRE DES CHAMPIONS PARAITRA 3 FOIS PAR SEMAINE A L'OCCASION DU TOUR DE FRANCE

LUNDI MERCREDI VENDREDI

Chacun de ces numéros comprendra 16 pages

SEUL But CLUB peut mettre en mouvement
les différents services qu'exige

UN EFFORT AUSSI SENSATIONNEL

Vous lirez les lundi, mercredi et vendredi

LES REPORTAGES DE
GASTON BÉNAC
FÉLIX LÉVITAN
(Directeur-adjoint du Tour)
MAX FAVALELLI
RENÉ MELLIX
RENÉ DE LATOUR

et les études de ANDRÉ LEDUCQ
deux fois vainqueur du Tour

SIX VOITURES AUTOMOBILES (DONT DEUX DE TÉLÉPHOTOS), SIX MOTOCYCLISTES
TRANSPORTERONT NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX SUR LE PARCOURS DU TOUR

*N'oubliez pas de commander d'ores
et déjà chez votre marchand habituel*

Les 3 numéros hebdomadaires de 16 pages
DE **But CLUB** LUNDI, MERCREDI, VENDREDI

Vous contemplerez dans nos numéros

LES PHOTOGRAPHIES DE
HENRI LETONDAL
ROBERT COVO
PIERRE REBSTOCK
ALBERT IORWITZ

ramenées quotidiennement à Paris par notre
avion spécial ou transmises par les soins de
notre ingénieur belin : R. HÉRY.

Ces six hommes (t

CETTE année, les six
directeurs tech-
niques choisis par les
organismes du
« Tour » sont tous des
anciens champions de
la route, tous d'ex-Tour
de France.

Leur compétence ne
peut être mise en
doute. Ils connaissent
la « musique ». Ils ont
peiné et souffert sur les
routes de France.
Mieux que quiconque
ils savent ce dont les
coureurs ont besoin.

Ils parviendront,
avec des caractères dif-
férents, à se faire obéir,
aimer de leurs équi-
piers.

Sur les six, trois :
Pierre Cloarec, Fer-
nand Mithouard
Marius Guiramand ont
déjà dirigé une équipe
dans le Tour.

Ils ont accompli
leur tâche à la satisfac-
tion générale.

Les trois autres, Jean
Bidot, Jean Maréchal,
Sauveur Ducazeaux
débuteront. Nous pou-
vons leur faire
confiance.



Les pensées (se



es (tous anciens routiers) dirigeront les Français

JEAN BIDOT, 45 ans. Fut un très beau champion. A son palmarès, notons : Champion de France junior en 1924, Paris-Soissons, Paris-Reims 1925, Critérium des Aiglons 1926, Paris-Angers 1927, Circuit de Paris 1928, Paris-Belfort, Circuit des Vosges, Paris-Vichy 1931, Paris-Angers, Paris-Vichy 1932, Strasbourg-Belfort et retour, Paris-Bourgogne 1934. S'est arrêté de courir en 1939. Prisonnier, est rentré en 1945.

C'est un garçon réfléchi, intelligent, méthodique qui, en dépit d'une apparence timide, se fera obéir, aura de l'ascendant sur ses hommes. Une main de fer dans un gant de velours.



PIERRE CLOAREC, 41 ans. Fut un très bon routier. A son palmarès figurent : Paris-Saint-Etienne 1937, Circuit du Morbihan, Marseille-Lyon 1938, 3^e et 2^e du Critérium national 1937 et 1938 et de nombreuses épreuves régionales, 3^e de Paris-Tours 1941. S'est arrêté de courir en 1942.

Ce Breton est un parfait meneur d'hommes. Il l'a prouvé en 1947 à la tête de l'équipe de l'Ouest en conduisant Jean Robic en vainqueur au Parc des Princes.



SAUVEUR DUCAZEUX, 39 ans. Excellent routier, lui aussi. Sa plus belle victoire fut celle remportée dans l'étape Perpignan-Luchon du Tour 1936. Le Bayonnais s'est classé 3^e du National, 2^e de Paris-Caen 1938.

S'est retiré de la compétition en 1942 pour gérer un café-bar, faubourg Montmartre, devenu le rendez-vous des champions.

Ducazeux aime faire profiter les jeunes de son expérience. Il est pondéré, réfléchi, observateur et sait relever un moral défaillant.

MARIUS GUIRAMAND, 45 ans. Fut surtout une vedette dans le Sud-Est. A couru le Tour avec les touristes-routiers. Possédait de belles qualités morales et athlétiques. Toujours d'humeur charmante, connaissant son métier à fond, le Marseillais a dirigé avec bonté et dévouement l'équipe du Sud-Est 1948.

Ceux qu'il aura sous sa coupe se souviendront des conseils dont il a accablé les élus de 48. Ils lui feront confiance et n'auront certainement pas à s'en plaindre.

La qualité primordiale de Guiramand est le calme. Elle lui permet de juger avec sang-froid des situations les plus délicates.



JEAN MARECHAL, 40 ans. A été un champion exceptionnel et aurait dû être le meilleur Français d'entre les deux guerres s'il avait été mieux dirigé.

A son palmarès, très brillant, chez les amateurs, sous les couleurs du Vaugirard-Grenelle-Sportif, relevons : Paris-Roubaix où il fut déclassé, Paris-Tours 1930, Critérium des As 1931, 3^e du National en 1940.

Le « gars » Jean a un tempérament formidable. Il sait mener les hommes à la bataille et mérite bien son nom. C'est un maître tacticien, un bagarreur qui a le vélo dans le sang.



FERNAND MITHOUARD, 41 ans. Encore un garçon qui connaît son affaire. Son plus grand succès fut sa victoire dans Bordeaux-Paris 1933. Il s'est classé 2^e du Critérium national, 2^e de Paris-Tours 1936, 2^e du Grand Prix des Nations, zone occupée 1941. S'est arrêté de courir en 1947.

« Mithou » est lui aussi un maître tacticien. Toujours souriant, aimable, il a su avec autorité conduire Marinelli et ses équipiers dans le dernier Tour. Il est normal que les organisateurs aient de nouveau fait appel à ses services.

crètes) de M^{mes} Robic, Lapébie et Bobet

M^{me} ROBIC

Mon meilleur souvenir du Tour concernant mon mari doit être sa victoire en 1947. Mais, à cette époque, j'étais une jeune mariée. J'avais épousé Jean quelques jours avant le départ du Tour et je considérais le Tour comme une mauvaise plaisanterie. Sa victoire dans la dernière étape n'avait pas éteint mon ressentiment. Par suite, en voyant à quel point Jean tenait à renouveler son succès, j'ai compris que je devais partager avec l'adversaire les pensées de mon mari. L'année suivante, j'ai eu bien des satisfactions, mais le début difficile de Jean et l'impossibilité dans laquelle il se trouvait de battre Coppi et Bartali. Je n'ai pas de mauvais souvenir du Tour.



M^{me} LAPÉBIE

Il est toujours très délicat de parler de son mari... même lorsqu'il s'agit du Tour de France. J'ai toujours eu confiance en Guy. J'ai toujours été en admiration devant la froide volonté qu'il met à préparer ses courses. Je me dis que s'il ne réussit pas, personne ne réussira.

En 1948, je l'avais laissé au départ du Tour joufflu et souriant. La naissance de mon fils ne m'avait pas permis d'aller encourager Guy sur le Tour. J'ai dû me contenter d'aller l'accueillir au Parc des Princes. J'ai cru voir arriver un fantôme, tant il était amaigri et méconnaissable. Mais son sourire radieux, toute cette joie d'avoir enfin atteint le but qu'il s'était fixé m'ont vite rassurée.



M^{me} BOBET

Je ne crois pas que je voudrais revivre les émotions que j'ai connues en 1949. Louisson détenait le maillot jaune et, chaque soir, j'étais sur des charbons ardents en attendant, à la radio, le résultat de l'étape. Je me suis décidée à aller le voir à Aix-les-Bains. Ce jour-là, je l'ai vu arriver, battu de peu, mais ayant laissé à Bartali son maillot jaune. Et j'ai compris, en voyant son pauvre visage marqué par la souffrance, ce qu'était le Tour de France. Il a réussi, cependant, à me communiquer sa confiance pour le Tour 1950.

Mon meilleur souvenir ? L'arrivée du Tour 1948, j'étais assourdie par les « Bobet » que la foule criait. Et j'ai été payée de toutes mes angoisses.

HENRI MANCHON

Suite de la page 11

Si la nature semblait l'avoir un peu désavantagé par la taille combien, en revanche, l'avait-elle comblé en le dotant, pour le cyclisme, de dons spéciaux et extraordinaires.

Nous avons suivi, pas à pas, sa superbe carrière, nous avons pu apprécier ses hautes qualités que masquaient, parfois, un abord un peu difficile. Sa résistance au froid, à la pluie, en était bien connue. Il marchait toujours, par mauvais temps, avec sa surprenante aisance, à tel point que s'il avait pu se produire qu'un Tour fût disputé sous la pluie, d'un bout à l'autre, Maurice en eût été le gagnant certain.

L'extraordinaire impression qu'il laissait à Henri Desgrange et à nous-même, qui le suivions avec anxiété lorsqu'il gagna, détaché, en 1933, la première étape Paris-Lille, disputée sous une pluie diluvienne, des routes très glissantes, certaines transformées en lacs qu'il franchissait, ayant de l'eau jusqu'au pédalier, ruisselant des pieds à la tête, mais de plus en plus tenace, raidi sous le froid et par la fatigue, cette impression nous est restée comme une vision apocalyptique ! L'eau entraînait dans notre voiture, cependant fermée, nous pénétrant de toutes parts : nous aurions eu l'air de mauviettes en nous plaignant devant ce maître d'énergie ! Sa récompense fut un maillot jaune : il avait, on s'en doute, besoin d'en changer.

Maurice surmontera, cette même année, deux grosses défaillances : la première, au col de Vars (étape Gap-Digne), où il perd le maillot jaune ; le reprend en gagnant la onzième étape Nice-Sospel-Cannes ; et le lendemain, il a sa deuxième défaillance. Finalement, sa place de cinquième au classement général (c'est Georges Speicher, son ami, qui est le vainqueur) suffit à vous démontrer quelle fut l'énergie dont il fit preuve.

Mais si la grande « classe » était chez lui indiscutable, il avait aussi, indiscutablement, la malchance. Témoin, sa clavicule cassée, en 1934, au cours de la cinquième étape Belfort-Evian (293 km.), alors qu'il était bien placé au classement général. Septième en 1935, nous le voyons en 1936, 1937 et nous arrivons en 1939, année où il se classa dans les étapes les plus dures, celles contre la montre. Cela

semblait aller bien. Et cependant, dans la treizième étape, ce chiffre 13, s'il ne lui porta pas chance, ne lui apporta pas, non plus, la malchance complète.

Dans le parcours Monaco-Sospel-Monaco, alors qu'il prenait bien un virage en « épingle à cheveux », une voiture qui le serrait de près, le sort littéralement de la route et le fait descendre dans le virage suivant, juste à l'étape au-dessous ! Il se relève, couvert de multiples blessures, tout sanglant... et repart, rageusement... (il y avait de quoi !). Il aurait pu rester cloué sur place ! Le 13 était, ce jour-là, à double face.

Encore heureux que personne n'ait parlé de déclassement, comme n'ayant pas complètement couvert le parcours officiel et pris un raccourci ! Il pouvait faire valoir qu'il n'avait pas quitté sa machine !

A l'arrivée à Monaco, son bon soigneur, Jean Libaud, fit toute diligence pour lui donner les soins nécessaires par les plaies nombreuses dont il était couvert.

Le lendemain, sa place semblait être plutôt dans une voiture ambulance qu'au départ qu'il prend et réussit à faire la dure étape Monaco-Digne, avec tous les cols, mais termine courbaturé, fatigué : il avait 39° de fièvre ! Résultat de sa culbute si imprévue de la veille ! Nous relayant avec Libaud, nous le veillâmes toute la nuit. Il fallut le changer de draps et de lit trois fois, tellement il transpirait.

Tout n'est pas rose dans la vie d'un coureur et il faut avoir, dans beaucoup de cas, un cœur bien solide pour y persévérer.

Grâce à sa vigueur naturelle et à tous les soins dont il fut affectueusement entouré, Archambaud trouva encore les ressources nécessaires pour gagner l'avant-dernière étape contre la montre, Dôle-Dijon, comprise dans la dix-septième — Annecy-Dijon (285 km.) — et ce à près de 42 kilomètres à l'heure (exactement 41 km. 910) et termina quatorzième au classement général.

Tout commentaire était superflu.

L'intoxication générale de Bobet

Le Tour de France nécessite un apprentissage plus ou moins long, quelquefois très court. En général, nous avons vu participer à plusieurs Tours des hommes qui, avant de connaître le succès ont, au contraire, connu bien des déceptions. Persévérance et méthode sont nécessaires : la « classe » à elle seule, ne suffit pas pour gagner.

C'est en pensant à Louis Bobet que nous venions ces réflexions. Incontestablement un champion de belle race. Affable, correct, il est très sympathique. C'est l'un de ceux sur lesquels sont placées les espérances du public et qui montent les gradins de la renommée.

Il est sujet, parfois, à des défaillances, résultant de fatigue et ne cache pas son découragement qui laisse supposer qu'il est un peu fragile et, disons le mot « douillet ». Mais il a pour lui ce tempérament particulier à quelques grandes vedettes de la route, cette faculté de récupération rapide qui lui permet, en un temps très court, de chasser la fatigue et d'en effacer même les marques habituelles.

Espoir du Tour de France 1948, il endosse le maillot jaune à Nantes, dans sa Bretagne natale. Il lui sera ravi plus loin, à La Rochelle, par Lambrecht, qui est mi-belge, mi-breton. A Biarritz, après une superbe envolée de 200 kilomètres, Bobet reprend ce maillot jaune tant convoité. Il se défend parfaitement dans les Pyrénées... et nous voici en Italie, à San Remo, point crucial, pour lui, de la onzième étape de Marseille à San Remo (245 km.).

A peine arrivé à l'hôtel, Louis Bobet nous demande de venir le voir. Il se plaint d'un pied qui, déjà, l'a

fait souffrir un peu la veille. Au cours de la journée, la douleur a augmenté. Ce pied est bien malade, écorché sur le dessus, très gonflé, rouge : enflure et même rougeur ont déjà gagné une partie de la jambe. C'est un vilain flegmon, dont l'origine est certainement due à un fait banal. La socquette s'est coupée en pédalant, la peau s'est trouvée cisailée par la chaussure et, au contact du cuir, l'infection s'est produite.

Ce mal s'est aggravé sur le corps, un peu partout apparaissent une trentaine de pustules : cela se complique d'une intoxication générale... La fièvre monte beaucoup tandis que le moral baisse à toute vitesse : le champion est abattu.

Sur notre demande, le directeur de l'hôtel appelle un docteur : deux médecins italiens se présentent presque immédiatement. Avec une courtoisie parfaite, une extrême obligeance, et un bel esprit sportif, ils examinent longuement Bobet. Leur diagnostic confirme notre opinion. Et c'est en accord complet avec eux que nous traiterons Bobet.

Nous laissons le soigneur habituel faire son travail près des autres équipiers et nous demandons au rapide et consciencieux Jean Libaud (que nous avons eu l'occasion de citer à propos d'Archambaud) de s'occuper dorénavant de soigner Bobet jusqu'à la fin du Tour. Ce qu'il fit, immédiatement, sous notre direction, avec beaucoup de dévouement.

Personnellement, nous avons longuement parlé à Bobet, lui affirmant qu'il allait se trouver mieux, que le mauvais moment, le plus dur était passé, que cet accident n'aurait pas de suites, etc. Il nous écoute patiemment, notre insistance finit par le convaincre, et nous voyons ses yeux reprendre leur éclat, l'espoir renaît...

Ce fut un résultat inespéré qui surprit, étonna beaucoup de ceux qui suivaient le Tour, d'autant plus que le bruit s'était répandu de l'abandon définitif de Bobet. Or, le lendemain, il gagnait la douzième étape de San-Remo à Cannes, 170 kilomètres à 31 km. 585 de moyenne ! C'était un bouquet spirituel pour les fossyeurs de la veille !

Il persévéra et, malgré ses déboires, sa grave intoxication, ses défaillances, sera quatrième au classement général.

Maurice Diot : « Docteur je veux m'en aller »

S'il nous fallait rappeler tous les accidents dont furent victimes les coureurs sur les routes du Tour de France, il nous faudrait des colonnes, des colonnes...

Citons René Vietto et sa longue et belle carrière, entrecoupée d'accidents multiples, Vietto dont on peut ne pas aimer la vivacité de caractère, mais dont on ne peut, par contre, discuter ni l'honnêteté scrupuleuse, ni la droiture, ni l'amour de son métier, ni la discrétion, ni la sincérité, ni la franchise.

Et Thiétard, qui fut si malchanceux et toujours si tenace que l'adversité aurait dû reculer devant sa vaillance. Il fallut encore qu'elle l'atteigne l'année dernière, 1949, quatrième étape, Boulogne-Rouen, où il fut contraint à l'abandon par fracture de clavicule.

Et Lucien Tesseire, tout en force, bel athlète du cyclisme capable de rééditer les exploits célèbres des premiers champions cyclistes, d'un abord froid et distant, cachant une sensibilité extrême et une susceptibilité incroyable, doué d'un cœur d'or, aimant à faire plaisir et si dévoué à sa famille ! Mais que de fois, cependant, la « guigne » ne l'a-t-elle pas atteint, et quelle preuve d'énergie nous a-t-il donnée encore l'année dernière, tout au long du Tour de France. Atteint de très douloureux furoncles, d'anthrax même, sur divers endroits du corps et particulière-

ment mal placés. Il faut avoir vu les soins dont l'entoura le brave Lucietti, pour être convaincu que s'il continua alors son abandon apparaissait inévitable, il le dut à l'inflexible volonté qui ne le quitta pas et à sa stupéfiante résistance à la douleur.

Et Constant Ockers, avec un doigt fracturé que l'on doit plâtrer, et qui termina septième...

Et Maurice Diot, ce jeune gladiateur (qui a beaucoup de points de ressemblance avec Maurice Archambaud) nous a donné dans le Tour une incroyable leçon d'énergie.

A Briançon, en 1947, il termina difficilement l'étape Grenoble-Briançon : il était atteint d'un phlegmon à la main droite, un chirurgien le lui ouvrit. Avec un pansement protecteur, il put faire l'étape suivante Briançon-Digne. Mais à Dieppe, ce n'était plus, seul, le phlegmon de la veille qui le tenaillait, mais à l'autre main, la droite, il en était survenu un autre bien plus volumineux.

C'était grave. Il fallut le conduire à l'hôpital où le chirurgien ne lui cacha pas qu'une intervention était urgente. Sans hésiter, Maurice se laissa endormir et le chirurgien fit rapidement, et avec une grande maîtrise, l'opération nécessaire.

Maurice Diot se réveille, tandis que les religieuses terminaient son pansement devant le chirurgien.

— Alors, dit Maurice, est-ce que c'est fini ?

— Oui, mais tenez-vous tranquille... Ne bougez pas.

Pourquoi ? Je ne suis pas mourant.

— Non, mais on va vous transporter dans un lit et vous allez vous reposer.

— Est-ce que vous croyez sérieusement que je vais rester ici ?

Et malgré les efforts des braves sœurs pour le retenir, il s'assied au bord de la table d'opération. Le chirurgien insiste, lui dit qu'il n'est pas raisonnable, et Maurice reprend :

— Docteur, je vais m'en aller. Le « Père Manchon » va me donner le bras et nous allons rentrer en voiture à l'hôtel... J'ai faim !

Et il fit ce qu'il disait.

Nous eûmes toutes les peines du monde à l'empêcher de diner et à le faire coucher, en lui promettant que, vers minuit, on le réveillerait et qu'un repas l'attendrait sur sa table. Ce qui fut fait.

Et il prit le départ le lendemain matin, guérit en roulant, gagna l'étape de Saint-Brieuc-Océan (233 km.) et termina parfaitement la grande boucle.

Un docteur qui avait assisté à toute cette scène nous écrivit personnellement : « Je ne croyais pas qu'un homme pût arriver à cette puissance de volonté, qui mérite le nom d'héroïsme. Quelle magnifique leçon m'a donnée ce coureur !... »

Arrêtons-nous sur cet exemple extraordinaire.

En citant ces quelques faits, parfois des douloureux passages du Tour de France, nous avons voulu rappeler que le magistral effort des coureurs s'accompagne souvent, hélas ! d'accidents plus ou moins graves, auxquels ils font face avec une énergie qui dépasse les possibilités ordinaires des assujettis au petit « train-train » journalier de la vie.

Nous n'avons pas écrit pour les attardés, mais pour ceux qui viennent, qui montent, pour la jeunesse enthousiaste à laquelle l'avenir apparaît comme une longue route, pour ceux dont la meilleure démonstration est l'exemple.

Nous avons voulu donner toute sa valeur au prodigieux effort que le Tour de France exige des coureurs. Soyez bien convaincus que si le Tour de France va grandissant d'année en année, et que s'il connaît un incomparable succès de publicité, il le doit non aux baladins de la route, mais à l'impressionnante beauté de ce tableau vivant, de l'énergie humaine luttant sur la grand-route...

Henri MANCHON.

(Copyright by « But et Club ». Reproduction même partielle strictement interdite.)



ON NE DIRA JAMAIS ASSEZ QUEL SECOURS PRÉCIEUX LES SOIGNEURS DU TOUR APPORTENT À LEURS COUREURS. SOUS LE REGARD DE SON AMI LAMBRECHT, LE BELGE RAYMOND IMPANIS S'ABANDONNE À UN MASSAGE REPARATEUR.

VICTOR BREYER

Suite de la page 6

Car Lapize était « relancé », et par un de ces phénomènes dont les épreuves de longue distance produisent les exemples, ragaillardis, après massage et alimentation soignés. En un mot, revigoré !

Cette « résurrection » peut sembler inexplicable. Elle s'apparentait au surprenant exploit réalisé dans l'Aubisque — ah ! l'air du pays — par Lafourcade, qui ne devait pas connaître plus de lendemain qu'il n'avait eu de veille.

Dernier acte

Le reste est aussi facile à raconter qu'aisé à imaginer. Entre Lapize redevenu lui-même et Lafourcade, littéralement vidé de sa substance, la lutte s'avéra inégale. A Orlon, le régional ne possédait plus que quatre minutes d'avance, et peu avant Mauléon, l'homme, à bout de forces, s'écroula dans le fossé, tandis que Lapize reprenait le commandement pour ne plus le quitter. Il se produisit pourtant encore une surprise, sous forme du retour-éclair de l'Italien Albini, battu seulement à Bayonne sur le poteau. Les leaders parvenaient au but avec près de deux heures de retard sur l'horloge. Derrière eux, à intervalles fort espacés, Faber se classait troisième, Trousselier quatrième, tandis que Lafourcade, le véritable héros de cette émouvante journée, trouvait assez d'énergie pour terminer le rude parcours, et prendre la cinquième place. Méfiant du classement aux points, Lapize, bien que gagnant de l'étape avec près de trois quarts d'heure d'avance sur le second, ne prenait pas au classement général

Le Tour est sauvé !

Quelques mots compléteront le récit de ce terrible Luchon-Bayonne. Derrière les cracks déjà confirmés auxquels s'était joint l'étonnant Lafourcade, ce fut, non le désastre redouté, mais une façon de déroute. Le retard sur l'horloge s'aggravant au fil des arrivées, celles-ci n'atteignirent pas la douzaine (sur 64 partis de Luchon) au moment de la fermeture du contrôle de Bayonne. Continuer avec ce lot squelettique, alors que près de la moitié de l'immense boucle restait à parcourir paraissait impossible. Enclin par principe à l'application du règlement, aussi rigoureux fût-il, j'eusse sans doute adopté l'impitoyable solution, si une communication téléphonique de Desgrange ne m'en avait dissuadé. Le « père du Tour » autorisait tous les coureurs parvenus à Bayonne, fût-ce hors délai, à s'aligner au départ du surlendemain. Mesure qui eut pour résultat de qualifier en bloc les 39 concurrents arrivés au gîte d'étape, certains à l'aide de moyens plus ou moins licites, du moins pouvait-on le supposer, sans qu'un contrôle efficace s'avérât possible.

En l'occurrence, il se peut que Desgrange et moi-même ayons péché, mais la faute est assez vénielle pour que le dieu du sport nous absolve. Et puis, quarante années ont passé sur l'événement. Il y a prescription...

Victor BREYER.

(Copyright by « But et Club ». Reproduction même partielle strictement interdite.)

LOTÉRIE NATIONALE

TRANCHE SPÉCIALE

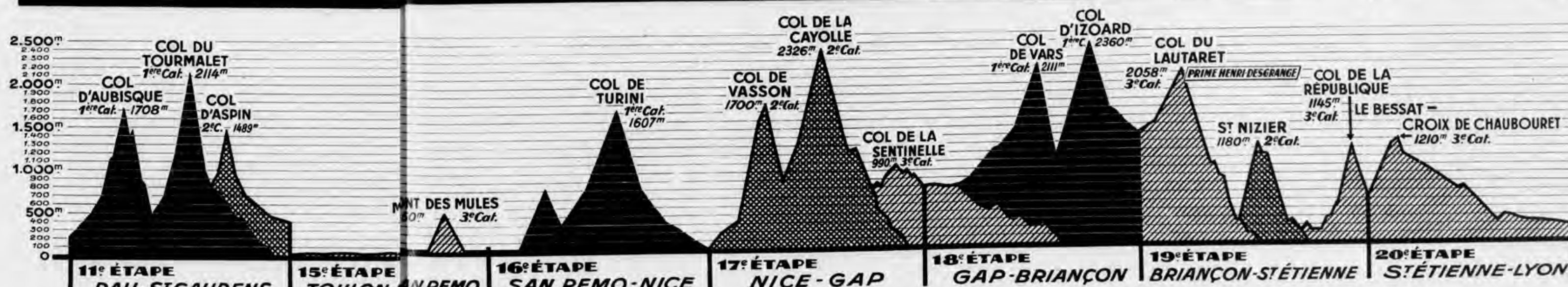
DU GRAND PRIX DE PARIS - 25 JUIN

900 MILLIONS de Frs de LOTS



N'oubliez pas d'acheter un billet

LES DIFFICULTÉS QUI ATTENDENT LES SÉLECTIONNÉS DU TOUR, DANS LES PYRÉNÉES ET LES ALPES



BONIFICATIONS : Cols 1^{re} Catégorie (en noir) 40 secondes au Premier, 20 secondes au Deuxième • Cols 2^e Catégorie (en gris) 20 secondes au Premier • Cols 3^e Catégorie (en blanc) néant

On ne peut jurer de rien...

René Mellix vous présente
huit "débutants" :

Charles COSTE

Pierre BARBOTIN

André BLIN

Émile BAFFERT

Alain MOINEAU

Serge BLUSSON

C. CLÉRAMBOSCQ

Roger QUEUGNET

Comme leurs aînés, les inédits du Tour plongeront dans l'inconnu !

C'EST incontestable : il existe un type « d'homme Tour de France » et l'on doit bien admettre, en fonction des précédents qui, depuis sa création, ont illustré la gigantesque course qui passionne des millions d'individus, que l'épreuve de « L'Équipe » et du « Parisien libéré » n'est pas à la portée de tous les spécialistes de ville à ville. On a vu des coureurs de très grande classe, des champions au palmarès garni, se comporter médiocrement dans le Tour, alors que des inconnus ont pu s'y révéler à la faveur d'un coup d'éclat sensationnel au cours d'une seule étape, connaissant, en l'espace de quelques heures, la célébrité et la fortune. Paradoxe du Tour, où rien n'est absolu, où tout est un perpétuel recommencement, où cent fois sur le métier il faut remettre l'ouvrage accompli la veille.

Quelles sont donc les qualités requises qui font le parfait « homme du Tour » ? Les suivantes, à notre avis :

1° Être complet : c'est-à-dire avoir des dons de rouleur, de grimpeur, de sprinter, être également un bon dévaleur de pentes ;

2° Posséder de sérieuses facultés de récupération de façon à pouvoir produire des efforts répétés ;

3° Être doté d'une santé solide, avoir un organisme continuellement en bon état de marche (foie, estomac, reins). Ne pas être sujet aux furoncles, ne pas blesser de la selle ;

4° Savoir s'alimenter aussi bien à l'étape que pendant la course. Être sobre et éviter de boire beaucoup et glacé ;

5° Se détendre totalement durant les journées de repos et ne céder, en aucune façon, aux désirs (trop nombreux) des amis et supporters ;

6° Être intelligent pour savoir mener sa course et faire l'effort maximum à bon escient. Avoir bon caractère et contrôler son système nerveux.

Ces diverses qualités, les inédits que nous verrons cette année dans le Tour les posséderont-ils ?

L'avenir, seul, nous l'apprendra.

Aussi ne peut-on jurer de rien avec les « nouveaux » du Tour, mais on est en droit d'espérer que les hommes que nous vous présentons feront honneur à ceux qui les ont précédés dans la carrière.



ANDRÉ BLIN

Origine : Né le 5 octobre 1921 à Beauvais.

Palmarès : Circuit de Paris, Grand Prix de Montrouge, Paris-Chartres amateurs 1949. En 1950 : 8^e du Critérium National, 6^e de Paris-Vimoutiers, 8^e ex æquo de Paris-Bruxelles, etc...

Qualités : Bon grimpeur et fort rouleur. Un attaquant.

Santé : Très forte.



ÉMILE BAFFERT

Origine : Né le 26 août 1924 à Grenoble.

Palmarès : Nombreuses épreuves régionales. En 1950 : 1^{er} du Tour de Haute-Savoie, 2^e à Grenoble, 4^e du Tour de Limbourg, 3^e du Premier Elan, 15^e du Critérium National, 8^e ex æquo Paris-Bruxelles, 17^e de Paris-Montceau-les-Mines, etc...

Qualités : Rouleur et grimpeur. Très courageux.

Santé : Très bonne.



ALAIN MOINEAU

Origine : Né le 15 mai 1928 à Arcachon.

Palmarès : Paris-Evreux 1948, Paris-Rouen, Paris-Abbeville amateurs en 1949. En 1950 : 8^e ex æquo de Milan-San-Remo, 20^e du National, 1^{er} ex æquo de Paris-Tours.

Qualités : Bon rouleur et sprinter, grimpe honnêtement.

Santé : Solide.



CHARLES COSTE

Origine : Né le 8 février 1924 à Ollioules.

Palmarès : Champion de France de poursuite amateurs en 1947, champion olympique de poursuite par équipes en 1948, vainqueur du Grand Prix des Nations 1949. En 1950 : 9^e du Critérium National, 4^e de Paris-Roubaix, 5^e du « Libre Poitou », 12^e ex æquo de Paris-Tours.

Qualités : Très fort rouleur, grimpe honnêtement.

Santé : Magnifique.



PIERRE BARBOTIN

Origine : Né le 29 septembre 1926 à Port-la-Blanche (près de Nantes).

Palmarès : Derby de Paris amateurs 1947, Grand Prix de « L'Équipe » 1948-1949. En 1950 : vainqueur de l'Élan et du Critérium National.

Qualités : Rouleur, grimpeur, sprinter.

Santé : Un peu fragile.



SERGE BLUSSON

Origine : Né le 7 mai 1928 à Paris.

Palmarès : Paris-Evreux, Circuit de Paris, Grand Prix de Saint-Denis, Prix Métropole, Coupe des Cinq Nations en Suède, amateurs en 1949. En 1950 : 5^e de l'Élan, 21^e du National, 18^e du Circuit du Morbihan, 2^e du « Courrier Picard ».

Qualités : Grimpeur et sprinter.

Santé : Très bonne.



CAMILLE CLERAMBOSQ

Origine : Né le 8 novembre 1920 à Caen.

Palmarès : Nombreuses épreuves régionales, 2^e du Tour de l'Ouest 1949. En 1950 : 10^e du Tour d'Afrique du Nord, 2^e de Paris-Vimoutiers.

Qualités : Homme de courses à étapes ; récupère très bien. Coureur complet, courageux.

Santé : Excellente.



ROGER QUEUGNET

Origine : Né le 2 mai 1923 à Versailles.

Palmarès : Paris-Evreux, Grand Prix de Saint-Denis, Grand Prix de Boulogne 1947, « Echo d'Alger » 1948. En 1950 : 5^e à Avignon, 23^e des Régions. Flamandes, 4^e de l'Élan, 6^e du Tour du Limbourg, 7^e du Critérium National, 6^e de Paris-Bruxelles, 9^e de Paris-Vimoutiers, 6^e de Paris-Tours, etc...

Qualités : Routier complet. Très régulier.

Santé : Pas fameuse l'an dernier. Très bonne cette saison.

Le plus grand spectacle du monde

par MAX FAVALELLI



SOLLICITUDE DEFENDUE : LA POUSSETTE DANS LES COLS.



SOLLICITUDE AUTORISÉE : L'AIDE AU PASSAGE A NIVEAU.

« A BOIRE. » UNE CHARITÉ PERMISE PAR LE RÈGLEMENT.



CENT VINGT acteurs. Vingt mille décors peints par la Nature. Une figuration innombrable et une action pleine d'incessants rebondissements traitée à la façon inspirée de la Commedia dell'Arte. C'est le plus grand spectacle du monde.

Pour assister à cette gigantesque tournée, chaque année, durant trois semaines, quinze millions de spectateurs occupent leur fauteuil d'orchestre le long des routes. Le Tour donne sa représentation annuelle et la France se met à son balcon.

S'il existait dans une planète lointaine un observateur qui puisse braquer un télescope sur la Terre, à la période du Tour, il aurait la surprise de constater que la France est ourlée d'un long trait noir qui en dessine les contours.

Certes, le suiveur manque d'élévation pour jouir de ce point de vue de Sirius, pourtant, ce qui le frappe le plus, ce qui lui laisse la plus durable et la plus profonde impression, c'est incontestablement la foule qui déroule son ruban de quatre mille kilomètres des Ardennes aux Pyrénées et de la Côte d'Azur à la Bourgogne. Et l'on peut dire que c'est le public qui se donne lui-même en spectacle.

Où qu'il passe, le Tour est comme un aimant qui attire les populations ainsi que de la limaille de fer. A son approche, les villes sont frappées de congestion, les villages et les campagnes sont aspirés, vidés de leurs habitants. Et tel sceptique ou tel ignorant qui croyait pouvoir résister à son appel, se sent soudain pris de vertige et court avec ses concitoyens se mêler au torrent qui déferle vers la grand-route.

Je voudrais, ici, prélever dans cet album aux mille pages, toujours diverses, quelques fresques d'ensemble, quelques tableautins de genre et même quelques miniatures.

C'est d'abord, bien sûr, l'énorme kermesse du départ. La place du Palais-Royal, pavée de drapeaux, d'oriflammes avec des grappes de curieux pendues aux treilles des fenêtres. Pendant deux heures, le proche ministère des Finances et l'austère Conseil d'Etat suspendent leur activité. Ce qui fait que Robic, Bobet et Marinelli réussissent ce que ne parviennent pas à faire les puissants du régime : retarder l'application du budget et enrayer la « pompe à phynances ».

Paris est descendu dans la rue et assiste à la parade qui précède le lever du rideau. Les coureurs sont tout neufs. Vêtus de maillots aux couleurs éclatantes qui composeront, plus tard, les plus singulières combinaisons lorsque les chasses secoueront le kaléidoscope du peloton, on vient tout juste de les sortir de leur boîte. Et chacun applaudit ses favoris.

Un record est déjà battu avant que Jacques Goddet ne frappe les trois coups : celui de l'embouteillage. Dix douzaines de cyclistes arrêtent net la circulation. Car le chauffeur d'autobus, le livreur sur son triporteur, le conducteur du camion, ne songent qu'à contempler ces héros qui se lancent dans une chevauchée fantastique et dont ils suivront quotidiennement les exploits.

★

CETTE sensation de marée humaine, nous la retrouvons aux arrivées de chaque étape. Aux abords de Rouen, de Toulouse, de Marseille, et bien avant que l'on atteigne la petite ligne blanche qui fait se relever le vainqueur ; des milliers et des milliers d'êtres humains se bousculent, se penchent, se dressent et la caravane doit se frayer un chemin au milieu de cette mer mouvante qui s'ouvre devant les capots des voitures — avec un Boudard comme figure de proue — ainsi que l'océan sous l'étrave d'un navire, tourbillonne et produit cette rumeur sourde, violente qui est celle-là même de la tempête.

Partout des hommes, des femmes tendus vers l'horizon d'où débouchera tout à l'heure le peloton compact ou l'échappé que l'effort solitaire fait zigzaguer sur la chaussée. Partout. Debout sur des escabeaux de cuisine, des échelles de verger, assis au faite des murs. Les arbres portent de gros fruits noirs. Sur les toits sont posés, alignés comme des moineaux, les audacieux, les intrépides qui jouent le rôle de vigies. Et lorsque passent en trombe les coureurs, tous ces visages semblent n'en faire qu'un et dix mille bouches n'en font plus qu'une seule qui hurle le même nom.

Il serait d'ailleurs facile à un ethnologue de reconstituer ce puzzle qu'est la France avec le seul secours des foules du Tour. C'est que chaque région a sa façon bien à elle de manifester son enthousiasme ou de laisser percer

sa curiosité. Et la foule de Lille a une autre couleur, un autre son que celle de Pau ou de Nice.

Mais ce qui ne change pas, ce qui est constant sous toutes les latitudes, c'est cet état de transe qui s'empare subitement du spectateur. Les symptômes et l'évolution de ce mal étrange sont invariables.

Tout d'abord, le sujet est passif. Il est assis près de la scène vide — la route — et se livre avec ses compagnons à des commentaires sur la course de la veille. Il explique les raisons qui le poussent à préférer tel coureur à tel autre. Puis paraissent les premières voitures, l'échelon précurseur. Ce qui commence à éveiller sa curiosité. Le défilé s'accélère. Sa fièvre augmente. Un cri court le long du trottoir comme une flamme le long de la mèche d'une fusée :

— Les voilà !

Alors, précipitamment, le sujet prend la liste des concurrents afin de pouvoir les identifier au passage.

Un bruit de tonnerre. Ce sont eux ! Le sujet saute sur place, applaudit, pousse des cris inarticulés. Il tâche de saisir au vol quelques numéros de dossards.

— 78... 32... 14...

Hop ! Trop tard. Le peloton est déjà loin.

— Je vous dis que le 32 est dans le paquet !

— Jamais de la vie. C'est le 52.

— Enfin, tout de même ! j'ai bien repéré Lapébie !...

Et cela fait un contaminé de plus. Son mal s'apaisera pour ne redevenir virulent qu'un an plus tard.

★

J'ai parlé de cette psychose collective qui saisit les individus à l'appel du Tour.

Elle est particulièrement sensible dans les campagnes. Et je me souviens de ce hameau de Bretagne qui offrait au témoin l'illusion de ce que serait l'éclosion d'une révolution.

Les événements s'y déroulèrent dans l'ordre suivant. Tous les corps de métier cessèrent leur activité. C'est-à-dire que le maréchal-ferrant abandonna son enclume, le maçon son mortier, le médecin ses malades et le menuisier son rabot. La municipalité se groupa devant le monument aux morts, autour du maire. Les deux pompiers, en grand uniforme, sonnaient du clairon pour inviter les curieux à se garer lors du passage des voitures. L'aubergiste qui avait consenti, à contre-cœur, à nous préparer une omelette, nous considérait comme des importuns :

— Je ne les verrai point, c'est sûr !

Tout à coup, nous vîmes le curé, tenant sa soutane à deux mains, courant ainsi qu'un lièvre traqué par une meute, le visage écarlate et criant :

— Les cloches ! Sonnez les cloches !

Ce qui déclencha sur-le-champ une manière de tocsin et fit monter la frénésie du village à son paroxysme.

— Bravo ! Allez les gars ! Vive Bobet !

Notre cabaretier avait disparu. Nous aurions pu nous esbigner en emportant tout le mobilier. Nous partîmes l'estomac creux. Une odeur d'incendie s'échappait du fourneau. Notre omelette était calcinée.

Quelques croquis esquissés en marge de cette imagerie ?

Dans les faubourgs de Nantes, une vision à la fois comique et macabre. Un convoi mortuaire stoppé par le Tour avec le cortège en deuil acclamant les coureurs, les employés des pompes funèbres debout sur le corbillard. Le mort avait, lui aussi, son étape.

En Vendée. Un paysan, malade, a voulu ne rien perdre du spectacle. Alors on a attelé la jument, on a hissé sur le chariot l'impotent dans son grand lit-bateau et c'est sous son édreton rouge, calé dans ses oreillers, que le bougre regarde passer la course.

Près de Colmar. Devant un grand bâtiment sont rangés une centaine de gaillards qui, à notre passage, demeurent immobiles, impassibles et restent muets.

— Voilà des gens bien raisonnables ! me dit Gaston Bénac avec une nuance d'admiration.

Je me renseigne.

— Ce sont des fous. Les pensionnaires d'un asile d'aliénés.

Légèrement interloqué, Gaston Bénac fait la moue.

— Alors il y a tout de même trois agités dangereux parmi eux. J'ai remarqué que ceux-là gesticulaient et n'avaient pas l'air normal.

Je ne bronche pas. C'étaient les trois gardiens.

Petits détails qu'un Breughel se serait amusé à peindre dans l'angle de sa toile... (Suite page 30.)

**Des milliers de spectateurs
se hissent annuellement au
sommet des grands cols.**



MAX FAVALELLI

(suite de la page 28)

MALGRÉ tout, ce qui est le plus saisissant dans cette formidable frairie populaire, ce sont les foules qui s'assemblent au cours des étapes de montagne. Vous gravissez les routes silencieuses qui nouent leurs orbes au flanc des pentes vertigineuses. Vous arrivez au sommet d'un col habituellement désert et que ne fréquentent que de rares troupeaux de chèvres et vous y découvrez une multitude de spectateurs.

En l'espace d'un matin, une ville de trente mille habitants s'est édifiée au haut du Tourmalet ou de l'Izoard. De vingt départements à la ronde des pèlerinages entiers sont venus et l'on aperçoit dans la vallée des hordes d'autocars groupés ainsi que de gros pachydermes autour des fontaines.

Il faut l'avouer : c'est là que l'on trouve les fins connaisseurs, les authentiques fanatiques. Ceux qui savent que le Tour se joue et se gagne sur ces toboggans hallucinants. Là se postent au bon endroit les techniciens capables de déchiffrer les braquets les plus complexes. Et tous ont, au creux de la main, le chronomètre ou la simple montre qui leur permet de suivre la lutte effroyable que les hommes livrent à la montagne.

Il est peut-être opportun, à ce propos, d'établir une sorte de code du parfait spectateur du Tour. Quelques conseils ne sont pas inutiles.

Le meilleur emplacement est dans une côte, le plus près possible de sa cime. Si vous ne disposez pas de cet accessoire — après tout, il se peut que vous habitiez la plaine — placez-vous à l'angle d'un tournant. Vous suivrez la course du regard pendant une durée plus longue.

Ne demandez pas sans cesse aux passagers des voitures :

— Ils sont loin ?

— Qui est en tête ?

Cette question m'est posée, ainsi qu'à mes confrères, cinq ou six millions de fois. S'il nous fallait répondre, nous serions aphones à la fin de la première étape.

« L'arroseur » est, par définition, un homme charitable. Au cours des journées chaudes, les coureurs sont reconnaissants à celui qui leur dispense une bonne douche. Pourtant, il ne faut pas pousser la générosité jusqu'à utiliser un jet puissant, capable de renverser son bénéficiaire. C'est ce qui arriva à Schotte, qui fut proprement désarçonné par une lance susceptible d'envoyer par le fond un croiseur-cuirassé.

Il est une autre variété de Samaritain dont la bonté naturelle peut être redoutable. C'est celui qui donne à boire au coureur. Rien de plus souhaitable. Encore faut-il que le donateur sache tendre la canette ou le bidon et ne soit pas emporté au point de faire choir celui qu'il secourt. L'an dernier, Coppi fut la victime d'un de ces maladroits.

Un excès de raffinement est tout autant déplacé. Et j'ai vu de la sorte une très brave dame qui tendait à Chapatte, lancé à quarante à l'heure, une tasse de porcelaine avec un rond de citron dans la soucoupe et qui fut fort dépitée que ce jeune homme trop pressé ne descende pas de sa machine afin de venir déguster le thé en sa compagnie.

Le photographe amateur peut également être rangé parmi les fléaux. On ne saurait croire le nombre de photographes qui opèrent au passage du Tour. Si la foule restait silencieuse la France retentirait du défilé ininterrompu des appareils. L'attrait d'un cliché sensationnel ne doit cependant pas inciter l'opérateur sans expérience à se placer au milieu de la route pour mieux « avoir » le peloton.

Plus sage, mais moins efficace, était ce photographe pour noces d'un village des Landes qui avait installé sur un tertre un antique appareil à soufflets, s'engouffra sous son voile noir, puis pressa la poire en criant aux coureurs : — Un petit sourire !

Lorsque son obturateur se referma, les coureurs avaient déjà parcouru deux bons kilomètres.

★

Et puis, dernière foule et non la moins vibrante, voici celle de l'arrivée finale. Précédée de l'immense armée des pique-niqueurs qui ont envahi les bois de la banlieue parisienne et fleurissent les talus des corolles des robes légères.

Au Parc des Princes, c'est l'apothéose.

Selon un rite immuable, le vainqueur et ses suivants immédiats reçoivent les ultimes hommages. Ces quatre cents derniers mètres parcourus sur l'anneau de ciment, avec la surcharge d'un bouquet ceint de rubans tricolores, sont la récompense des quatre autres millions de mètres qu'il fallut grignoter un à un sous la pluie, la neige ou la morsure du soleil.

Le Parc bout ainsi qu'un cratère. Bousculant le protocole, la foule, qui obéit plus souvent au sentiment qu'à la raison, établit grâce à l'ampleur de ses ovations le baromètre de la popularité.

Spectacle unique. Après qu'il eut suivi le Tour, quelques années avant la guerre, mon bon maître Tristan Bernard m'expliquait son admiration.

— Une vraie pièce de théâtre ? lui disai-je.

Tristan sourit dans sa barbe socratique et ajouta malicieusement :

— C'est mieux. Bien mieux. Pensez donc : il n'y a pas de texte !

Ce texte, il existe pourtant. C'est celui, toujours renouvelé, qu'écrit au jour le jour l'immense chœur populaire des foules du Tour.

Max FAVALELLI.

On ne vous a pas tout dit...

L'homme qui a gagné le plus d'argent, dans le Tour de France 1949, est Fausto Coppi. Il a encaissé à l'issue de l'épreuve de l'an dernier 1.396.969 francs des organisateurs.

★

Ceux qui en ont encaissé le moins, au cours de la même année, sont Dos Reis (Centre Sud-Ouest), Pineau (Centre Sud-Ouest) et Lauredi (Sud-Est). Leur chèque a été, pour chacun d'eux, de 31.500 francs.

★

Le devis des dépenses du Tour 1950 s'élève à la coquette somme de 90.000.000 de francs (record).

★

Le déficit du 37^e Tour de France sera très vraisemblablement de l'ordre de 8.000.000 de francs environ.

★

100.000 litres d'essence seront utilisés par les véhicules de la caravane officielle (voitures du directeur et de ses adjoints, jeeps des directeurs sportifs, camions et camionnettes de l'échelon lourd).

★

La remorque qui transporte le matériel de rechange et les mail-lots a été spécialement reconstruite cette année. Avec son aménagement intérieur, elle vaut la bagatelle de 2.000.000 de francs.

★

Le service d'ordre motocycliste de la course, confié cette année encore à l'officier de paix Jacquay, de la brigade de Seine-et-Oise, a été renforcé. Il groupera vingt-deux spécialistes de la moto.

★

Il en coûte 500.000 francs, à une firme commerciale pour figurer, durant tout le Tour de France, dans la caravane publicitaire.

★

Le nombre des étapes 1950 (22) est supérieur à celui des trois

derniers Tours de France (1947, 1948 et 1949) qui était de 21.

★

Le kilométrage total est de 4.830 kilomètres, contre 4.640 en 1947, 4.922 en 1948, 4.813 en 1949.

★

Les nouveaux cols franchis sont Le Vasson (1.700 mètres), La Cayolle (2.326 mètres) au cours de la 17^e étape ; Saint-Nizier (1.180 mètres), la République (1.145 mètres) au cours de la 19^e étape ; Le Bessat (1.160 mètres) au cours de la 20^e étape.

★

Les cols abandonnés en 1950 et qui furent franchis en 1949 : Izpeguy, Peyresourde, Allos, Mont-Genèvre, Mont-Cenis, Iseran, Petit-Saint-Bernard, Grand-Saint-Bernard, Mosses, Vue-des-Alpes.

★

Les villes-étapes inédites : Niort, Saint-Gaudens, Saint-Etienne.

★

Les villes-étapes 1949 abandonnées en 1950 : Reims, Bruxelles, Boulogne, Les Sables, La Rochelle, Luchon, Toulouse, Marseille, Cannes, Aoste, Lausanne, Colmar, Nancy.

★

L'étape la plus longue : Dijon-Paris (22^e étape) : environ 330 km.

★

L'étape la plus courte : en ligne : San Remo-Nice (16^e étape) : environ 124 km., contre la montre : Dinard-Saint-Brieuc (6^e étape) : environ 80 km.

★

Les cols inamovibles : Tourmalet, Aspin (11^e étape) ; Vars, Izoard (18^e étape).

★

Deux cols retrouvés : Le col de Turini gravi lors de la 12^e étape

★

Voici l'âge des vainqueurs des différents Tours de France :

1903, Maurice Garin, 32 ans ; 1904, Henri Cornet, 20 ans ; 1905, Louis Trousselier, 24 ans ; 1906, René Pottier, 27 ans ; 1907, Lucien Petit-Breton, 24 ans ; 1908, Lucien Petit-Breton, 25 ans ; 1909, François Faber, 22 ans ; 1910, Octave Lapize, 21 ans ; 1911, Gustave Garrigou, 28 ans ; 1912, Odile Defraye, 24 ans ; 1913, Philippe Thys, 23 ans ; 1914, Philippe Thys, 24 ans ; 1915 à 1918, pas couru ; 1919, Firmin Lambot, 32 ans ; 1920, Philippe Thys, 30 ans ; 1921, Léon Scieur, 34 ans ; 1922, Firmin Lambot, 35 ans ; 1923, Henri Pélissier, 33 ans ; 1924, Ottavio Bottecchia, 30 ans ; 1925, Ottavio Bottecchia, 31 ans ; 1926, Lucien Buysse, 33 ans ; 1927, Nicolas Frantz, 28 ans ; 1928, Nicolas Frantz, 29 ans ; 1929, Maurice Dewaele, 33 ans ; 1930, André Leducq, 26 ans ; 1931, Antonin Magne, 27 ans ; 1932, André Leducq, 28 ans ; 1933, Georges Speicher, 26 ans ; 1934, Antonin Magne, 30 ans ; 1935, Romain Maës, 22 ans ; 1936, Sylvère Maës, 27 ans ; 1937, Roger Lapébie, 26 ans ; 1938, Gino Bartali, 24 ans ; 1939, Sylvère Maës, 30 ans ; 1940 à 1946, pas couru ; 1947, Jean Robic, 26 ans ; 1948, Gino Bartali, 34 ans ; 1949, Fausto Coppi, 28 ans.

★

Le plus jeune est donc Henri Cornet. Il est né en 1884 à Desvres (Pas-de-Calais). A noter qu'arrivé 5^e, il bénéficia du déclassement des quatre premiers (irrégularités en course).

★

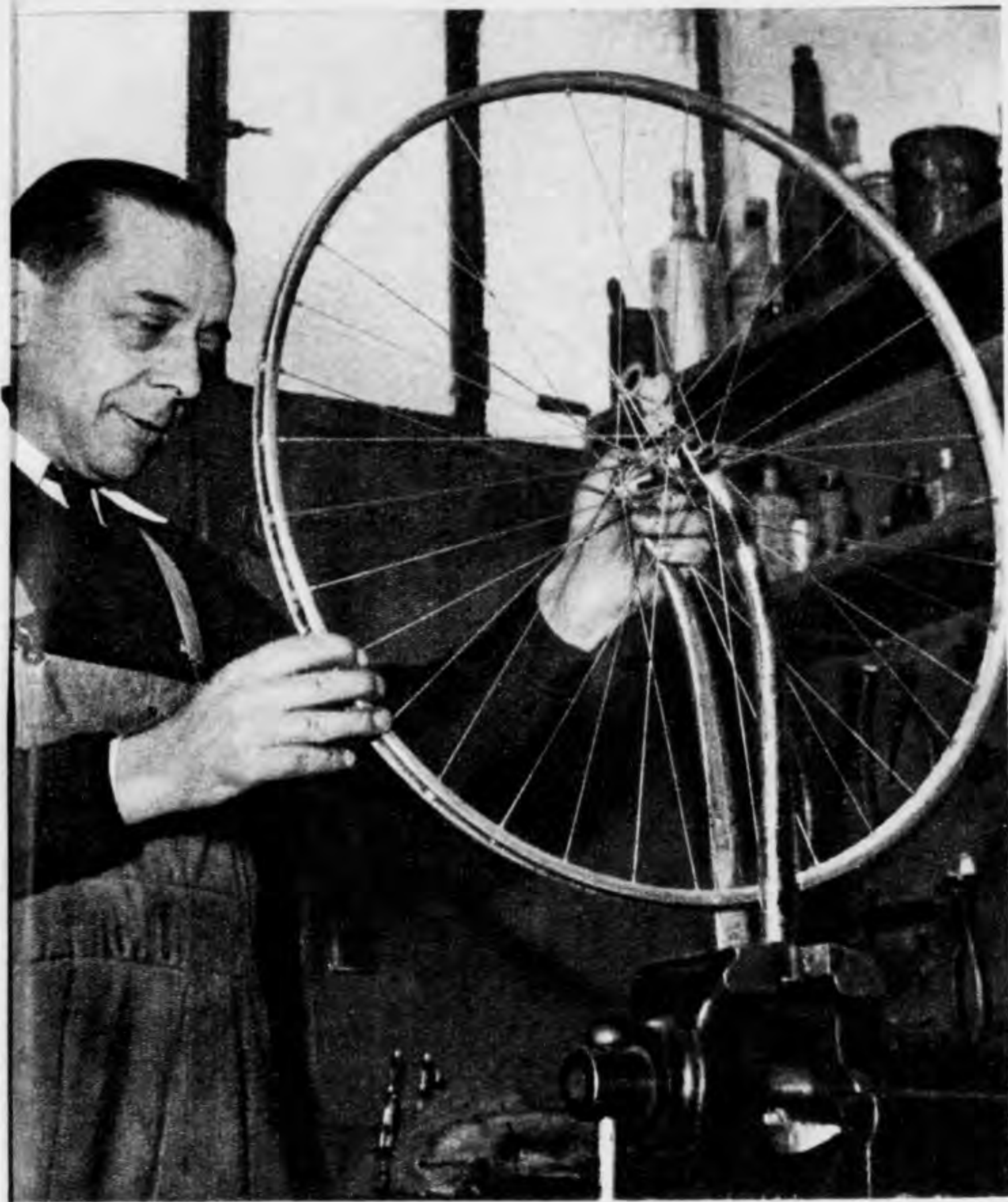
Le plus âgé est Firmin Lambot. Il est né en 1887 à Florenne (Belgique). Il gagna son second Tour de France à trente-cinq ans, en 1922, alors qu'en 1919, lors de sa première victoire, il en avait trente-deux.

DURANT LE TOUR DE FRANCE

Lisez chaque matin : **Le Parisien**

Et chaque soir : **Paris-pressé**

C'EST LE MEILLEUR MOYEN D'ÊTRE QUOTIDIENNEMENT INFORMÉ SUR L'ÉPREUVE



LE CHEF DES MECANICIENS DU TOUR, PAULO DELAY, QUE NOUS VOYONS A SON ETABLI, DIRIGE AVEC COMPETENCE, CHAQUE ANNEE, SON EQUIPE DE SPECIALISTES.

LE CHEF DES MECANICIENS DU TOUR PREND LEUR DÉFENSE

Les mécontents sont avant tout, de mauvais ouvriers

par "PAULO" DELAY

Ils se plaignent de crever, ils jalourent Fausto Coppi, mais ils oublient toujours que l'as italien utilise des boyaux plus lourds de 50 grammes

C'EST le mécanicien du demi-siècle. « Paulo » Delay va fêter ses cinquante ans cette année.

On peut dire, sans crainte de se tromper, que depuis vingt-cinq ans, depuis qu'il a été le mécanicien personnel de Charles Pélissier, toutes les roues des stayers, les entoilages, tout le matériel des pistards et routiers français et étrangers courant au Vél' d'Hiv' lui sont passés entre les mains.

Coppi, Schulte, Magni, Bruneel, Van Steenberghe, Lapébie, Bobet, etc., sont ses clients, après Grassin, Lacquehay, Paillard, Blanchonnet, G. Wambst, Van Kempen, Kaers, Albert Buysse, Billiet, Mouton, Speicher, Leducq, Antonin Magne, etc.

Depuis 1930, Delay a suivi tous les Tours de France.

L'hiver, il passe huit à dix heures par jour au vélodrome. Le dimanche, il est encore là. Et du 1^{er} mai jusqu'au départ du Tour, il prépare, vérifie, met au point le matériel des « géants de la route ».

Garçon intelligent, soigneux, consciencieux, travailleur, excellent ouvrier, technicien hors pair, « Paulo » Delay, belle figure du sport cycliste, était le plus qualifié pour confier à nos lecteurs les difficultés, le rôle ingrat et obscur des mécaniciens du Tour.

JE dois vous avouer que je préfère monter une paire de roues que d'écrire un article.

Je prends pourtant la plume avec plaisir car j'ai des « choses » à dire, d'autres à mettre au point.

Certains coureurs n'ont-ils pas jeté le discrédit sur les mécaniciens du Tour ?

Aux éternels mécontents, j'ai toujours répondu : « A mauvais ouvriers, mauvais outils ! »

C'est parfaitement exact, croyez-moi ! Les ennemis du mécanicien du Tour sont la pluie, la boue et les étapes contre la montre.

Le mauvais temps nous oblige à remettre les vélos à neuf. Avec les étapes contre le « chrono » nous devons préparer deux machines pour chaque coureur. Heureusement pour nous, ces étapes sont précédées d'une journée de repos.

Dérailleur = double travail

L'emploi du dérailleur, puis du double plateau, loin de simplifier notre travail l'a sérieusement augmenté et compliqué. Il nous contraint à de fréquents changements de plateaux, de dentures, de chaînes.

Et lorsqu'on a un client fantaisiste, tel André Brulé, qui, il y a deux ans, s'est offert le luxe de changer trois fois de marque de dérailleur, dont deux au cours de la même nuit, notre vie n'est pas toujours rose.

Je dois reconnaître cependant que le rôle du mécanicien était plus délicat avant l'ère du changement de vitesse.

En effet, le mécano d'alors devait par-

faitement connaître le parcours, aussi bien dans un sens que dans l'autre. Le coureur lui faisait confiance pour le choix du braquet à employer. S'il commettait une erreur, le coureur en pâtissait pendant toute l'étape. Lourde responsabilité.

Il faudrait installer un tableau de bord

A l'heure actuelle, une erreur de braquet, à moins qu'elle ne soit très grossière, ne joue plus, surtout avec dix vitesses. Je me demande même comment le coureur produisant un effort peut s'y reconnaître dans toute cette « usine ». A mon avis, il faudrait leur installer un tableau de bord sur leur guidon. Ainsi ils sauraient s'ils sont sur la 2^e ou la 8^e vitesse...

J'ai d'ailleurs l'impression qu'avec le double plateau un coureur, sans s'en rendre compte, emploie, à un centimètre près, le même développement.

Six vélos par mécano

Les équipes disposent maintenant d'une camionnette. Nous pouvons travailler à l'étape dans d'excellentes conditions. Un mécanicien suit la course dans la jeep pour effectuer les réparations rapides. L'autre conduisant la camionnette, file directement à l'étape préparer l'atelier.

Chaque mécanicien a, à l'étape, cinq à six vélos à remettre en état. Les boyaux sont minutieusement examinés, changés, tous les jours s'il en est besoin. En tout cas, ils sont recollés tous les soirs.

BIEN SOUVENT, LES MECANICIENS TRAVAILLENT TOUTE LA NUIT. AU MINIMUM JUSQU'A UNE HEURE DU MATIN. DE CE FAIT, ILS N'ONT PAS LE TEMPS, COMME CERTAINS LE PRETENDENT, D'ALLER FAIRE DES GRANDS DUCS. ILS NE DESIRENT QU'UNE CHOSE : SE METTRE AU LIT.

Tous à égalité

J'assure qu'il est très difficile de trouver tous les ans vingt-cinq mécaniciens ayant l'habitude d'un service de courses et de travailler avec les coureurs. Mais tous ceux qui sont recrutés connaissent leur métier, sont consciencieux.

J'affirme que toutes les équipes sont placées sur un pied d'égalité. Les « tricolores » ne disposent pas de meilleurs mécanos.

ON S'ETONNE QUE LES ITALIENS CREVENT PEU OU NE SOIENT PRESQUE

JAMAIS ACCIDENTES. C'EST VRAI. MAIS IL Y A UNE RAISON A CELA : LE MATERIEL QU'ILS FOURNISSENT EST IMPECCABLE.

D'autre part, si Coppi, Bartali, Magni ne sont pas souvent victimes de crevaisson, c'est parce qu'ils utilisent des boyaux plus lourds.

J'AI VU COPPI EMPLOYER DES 350 GRAMMES DANS LE « TOUR ». ALORS QUE LES FRANCAIS RECLAMAIENT DES 300 GRAMMES ET MEME DES PNEUS PLUS LEGERES.

Coppi, suffisamment fort, ne joue pas sa course sur cinquante grammes.

En plus de cela, un champion fort et frais regarde où il passe. Il évite les trous, les bordures, les silex, toutes les embûches.

ENFIN, J'AI REMARQUE QUE LES FRANCAIS VIENNENT AU DEPART DU TOUR AVEC LE VELO QU'ILS MONTENT TOUTE LA SAISON.

C'EST AU COURS DES PREMIERES ETAPES QUE LE NOMBRE DES ACCIDENTS MATERIELS EST LE PLUS ELEVE. JE PREFERERAI LES VOIR ARRIVER AVEC LEUR CADRE NU. NOUS AURIONS MOINS D'OUVRAGE EN COURS DE ROUTE.

VIETTO : le plus exigeant
LEDUCQ : le plus agréable

DE tous les coureurs que j'ai connus, c'est René Vietto qui a été le plus exigeant au point de vue mécanique.

René avait des idées bien à lui. Son vélo ne ressemblait à aucun autre. De temps en temps, il lui prenait la fantaisie de placer son frein arrière devant le hauban, le porte-bidon sur le cadre.

Le soir, René donnait des ordres. Le lendemain matin, avant le départ, il faisait tout changer, parce que dans la nuit, il avait réfléchi. Quel garçon indécis !

Pourtant, je dois reconnaître qu'en 1934, lors de son premier « Tour », au cours duquel il fut transcendant, Vietto fut charmant. Il fit toute l'épreuve avec le même plateau.

Comme quoi, moins un coureur « marche », plus il est difficile.

Par contre, le plus facile des champions a été le jovial André Leducq.

Il était toujours content, ne faisait jamais de reproches. « Fais pour le mieux », avait-il coutume de me dire. Un bon gars, et quel champion !

NON CONTENTS DE TRAVAILLER LA NUIT, SOUVENT JUSQU'A DES HEURES AVANCEES, LES MECANICIENS DU TOUR DE FRANCE SONT MIS A L'OUVRAGE SUR LA ROUTE A CHAQUE INSTANT.





La compagne favorite des champions de la route pendant le Tour de France

perrier
LE CHAMPAGNE DES EAUX DE TABLE

MINÉRALE · GAZEUSE NATURELLE

L'eau qui fait... **PSCH!TT**

GARANTIE TOTALE !
Depuis 2.750 fr. jusqu'à 20.000 fr. et plus, notre copieuse collection en couleurs vous offre le choix le plus étendu de montres pour dame, homme, jeune gent. Notre service "VENTE DIRECTE" vous permet d'obtenir LA MEILLEURE QUALITÉ AU MEILLEUR COMPTE. N'ACHETEZ RIEN AVANT D'AVOIR CONSULTÉ LE MEILLEUR COMPTES. Notre catalogue est offert GRATUITEMENT ET FRANCO aux lecteurs se recommandant de ce journal. Dans votre intérêt écrivez : Renseignez-vous sur notre réclame du mois.

MONTRES MICAUD
LE SPÉCIALISTE DE LA MONTRE INCASSABLE !
29 Rue du Chânoir BESANCON (Doubs)

Montre **INCASSABLE**
ÉTANCHE
ANCRE 17 RUBIS
ANTIMAGNÉTIQUE
TROTTEUSE CENTRALE
Bracelet cuir Luxe
Complet : 66.000 fr.

Je n'ai pas de secret : VOICI MA MÉTHODE D'ENTRAÎNEMENT

Lorsque « But et Club » m'a demandé, non pas de dévoiler (le mot est un peu fort, car je n'ai rien à cacher), mais d'expliquer comment je conçois ma préparation pour le Tour de France, j'ai eu un peu le « trac ».

Car à l'heure où j'écris ces lignes, le Tour n'est pas encore commencé et il n'est pas prouvé que je m'y comporterai avec autant de bonheur que l'an dernier.

Je ris donc de récolter des sourires ironiques et aussi qu'on dise : « Eh bien !... La préparation à la manière de Marinelli, ce n'est pas fameux. Il n'a pas inventé la poudre. »

Vous voyez ce que je veux dire ?

Je suis, malgré tout, confiant. Je me dis qu'il n'existe aucune raison valable qui fasse, question de santé mise à part, que je sois minable dans le Tour après avoir procédé, de la même manière que l'an dernier, à une mise en train progressive. Je crois me bien connaître. Je suis une petite nature qui doit faire attention à tout, surveiller son alimentation, son sommeil, sa fatigue surtout. Je ne peux me permettre d'excès et c'est peut-être au fond un avantage, car il me suffit, pour savoir où j'en suis de ma condition physique, de prendre des repères sur l'année précédente. Je m'y retrouve avec une assez belle précision et c'est ce qui me donne confiance.

Ma force est également de savoir, ou tout au moins d'en être intimement persuadé, que je suis un homme du Tour et rien d'autre. La répétition des efforts quotidiens me convient et je puise dans cette assurance toute la patience dont j'ai besoin tandis que je vois défiler les semaines et avec elles les courses classiques que mes camarades enlèvent. Je me console en me disant que dans la vie il faut savoir choisir. Moi, j'ai choisi le Tour...

Je me doute que nombre de mes camarades vont ouvrir de grands yeux en compulsant les chiffres ci-dessous.

Je ne prétends pas que ma formule est la bonne. Je crois qu'elle me convient, voilà tout.

DU 23 OCTOBRE 1949 AU 7 FÉVRIER 1950 : repos complet.

Et j'entends bien repos complet. C'est-à-dire pas le moindre coup de pédale. Désintoxication totale du

vélo. J'en avais besoin !...

LES 7, 8, 9 FÉVRIER : 30 kilomètres d'un parcours facile, sans côtes, tout seul. Je réapprends à rouler.

LE 12 FÉVRIER : Premier effort en course. Omnium à Saint-Etienne.

Naturellement, je ne suis pas brillant. Cependant je gagne quand même deux classements de l'individuelle.

14, 15, 17 FÉVRIER : 30 kilomètres, même parcours, toujours seul.

sprints au sommet des côtes.

2 AVRIL : Course à Loudéac ; je suis quelconque, derrière denu.

4 AVRIL : 60 kilom.

6 AVRIL : 100 kilom.

9 AVRIL : Paris-Roubaix. J'abandonne à Saint-Just-en-Chaussée. J'aurais pu m'accrocher, seulement je ne me sentais pas bien.

10 AVRIL : Réunion sur piste à Nantes.

12 AVRIL : 50 kilom.

13 AVRIL : 150 kilom.

par Jacques **MARINELLI**

19 FÉVRIER : Omnium au Vél' d'Hiv'.

21 FÉVRIER : 40 kilomètres.

23 FÉVRIER : 70 kilomètres (je mets 2 h. 30 pour les couvrir).

26 FÉVRIER : Course à Ain-Temouchent. Je ne termine pas, mais c'était mon intention avant le départ. 90 kilomètres seulement. Sans un accident j'aurais été plus loin.

27 FÉVRIER : 70 kilomètres (avec Brulé), sans faire d'efforts.

28 FÉVRIER : Course à Ain-Temouchent. Je termine 14^e, lâché seulement dans l'avant-dernier tour. Je n'ai toujours pas fourni d'efforts véritables.

2 MARS : Grand Prix de l'« Echo d'Alger » (160 kilomètres). Je termine, mais loin du vainqueur Bobet. J'ai été lâché à 40 kilomètres de l'arrivée. Je sens poindre timidement la forme.

7 ET 8 MARS : 40 kilomètres.

9 MARS : 130 kilomètres, toujours seul.

12 MARS : Je cours en Espagne : cyclo-cross, course de côte, omnium. Simple figuration.

14 MARS : 40 kilom.

15 MARS : Premier Elan Parisien. Classé 13^e. Mais si j'ai été lâché dans la côte des Gardes, près de l'arrivée, j'ai attaqué sur le parcours. Déjà les efforts ne me font plus mal aux jambes.

20 MARS : 50 kilom.

22 MARS : 60 kilom.

24 MARS : 60 kilom.

26 MARS : Critérium national. J'abandonne au 170^e kilomètre. Je n'ai pas voulu forcer dès que la fatigue s'est fait sentir.

28 MARS : 70 kilom.

30 MARS : 180 kilomètres, à la musette, sans forcer, allure de promenade entrecoupée de quelques

16 AVRIL : Réunion sur piste à Vannes. Mon directeur sportif, Ludovic Feuillet, mécontent, me « passe un savon ». Je décide alors d'intensifier mon entraînement : jugez un peu.

17 AVRIL : 70 kilomètres (mais en Bretagne, avec le vent et les côtes).

18 AVRIL : 150 kilomètres derrière denu.

19 AVRIL : 220 kilomètres derrière denu.

20 AVRIL : 150 kilomètres derrière denu.

21 AVRIL : 100 kilomètres tout seul.

23 AVRIL : Paris-Montceau-les-Mines. Je gagne au sprint sur une douzaine d'hommes. A aucun moment je n'ai souffert malgré le parcours très dur sur la fin.

25 AVRIL : Milan-Vincenza. Je termine ex-æquo avec Coppi et tant d'autres. J'ai pédalé facilement.

28 AVRIL : 40 kilom.

30 AVRIL : Réunion sur piste à Nozant.

2 MAI : 50 kilomètres.

4 MAI : 120 kilomètres.

7 MAI : Paris-Tours.

J'abandonne au 150^e kilomètre. A quoi bon insister, je ne vais pas battre au sprint tous ces bolides.

9 ET 10 MAI : 50 kilomètres.

11 MAI : 100 kilom.

14 MAI : Grand Prix du Pneumatique. J'abandonne, moi le grimpeur, dans la côte des Lapins. Je suis très grippé et sans forces.

15 MAI : Course sur route à Saint-Amand. J'abandonne encore, malade. Ici s'arrête mon tableau.

En le détaillant, je fais encore une fois la constatation que je trouve la forme automatiquement et rapidement dès que je coule un peu longuement et durement.

ABONNEMENTS TOUR DE FRANCE

Vous pouvez souscrire, pour la durée du Tour de France, un abonnement spécial à « But et Club ». Vous recevrez les 11 numéros (3 par semaine) pour le prix de 220 francs. Versement au compte courant postal : Paris 5390-08.

Très important : le versement doit être fait avant le 1^{er} juillet.

**CE NUMÉRO SPÉCIAL A ÉTÉ
CONÇU ET RÉALISÉ PAR FÉLIX LÉVITAN**

**AVEC LA COLLABORATION TECHNIQUE DE
MAURICE FONSÈQUE**

**LA PLUPART DES PHOTOS QUI L'ILLUSTRENT
SONT DE NOS SPÉCIALISTES DE LA ROUTE
HENRI LETONDAL ET ROBERT COVO**

Toutes les semaines, achetez

**LE PLUS ATTRAYANT DES HEBDOMADAIRES
EN HÉLIOGRAVURE DE L'ACTUALITÉ MONDIALE**

32 pages hebdomadaires de photos sensationnelles

POINT DE
VUE
IMAGES
DU MONDE

A l'occasion du

55^e
ANNIVERSAIRE
des

GALERIES BARBÈS
pendant

55
JOURS

il sera offert à tout
acheteur d'un mobilier
un **CADEAU** de

55
PIÈCES:

GALERIES BARBÈS

LES GRANDS SPÉCIALISTES DU MEUBLE ET DU TAPIS

55

B^D BARBÈS-PARIS,

Facilités de paiement.

Livraisons gratuites à domicile
dans toute la France

Compensation des frais de voyage.

CATALOGUE GRATUIT sur demande 

MAGASINS OUVERTS LE LUNDI APRÈS-MIDI

CHÊNE MASSIF
LES 3 PIÈCES :

29.500^F



RONCE DE NOYER VERNIE
LES 3 PIÈCES :

39.950^F



Service de vaisselle ou
Service d'Orfèvrerie ou
Collection de 55 livres.



JAN

"Chapelier de grande classe"

• JAN PRÉSENTE : LA "CASQUETTE BEAUSOLEIL" INDISPENSABLE A MADAME ET A MONSIEUR POUR LA ROUTE ET LE SPORT.

• CE MODÈLE RÉALISÉ EN LIN FRANÇAIS OU TOILE, TOUTES TEINTES, COMPORTE DES LUNETTES TENANTES SE BAISSANT OU SE RELEVANT A VOLONTÉ. UN SEUL PRIX : 1.000 FR.

14, Rue de Rome
PARIS - VIII



10, Rue Paradis
MARSEILLE

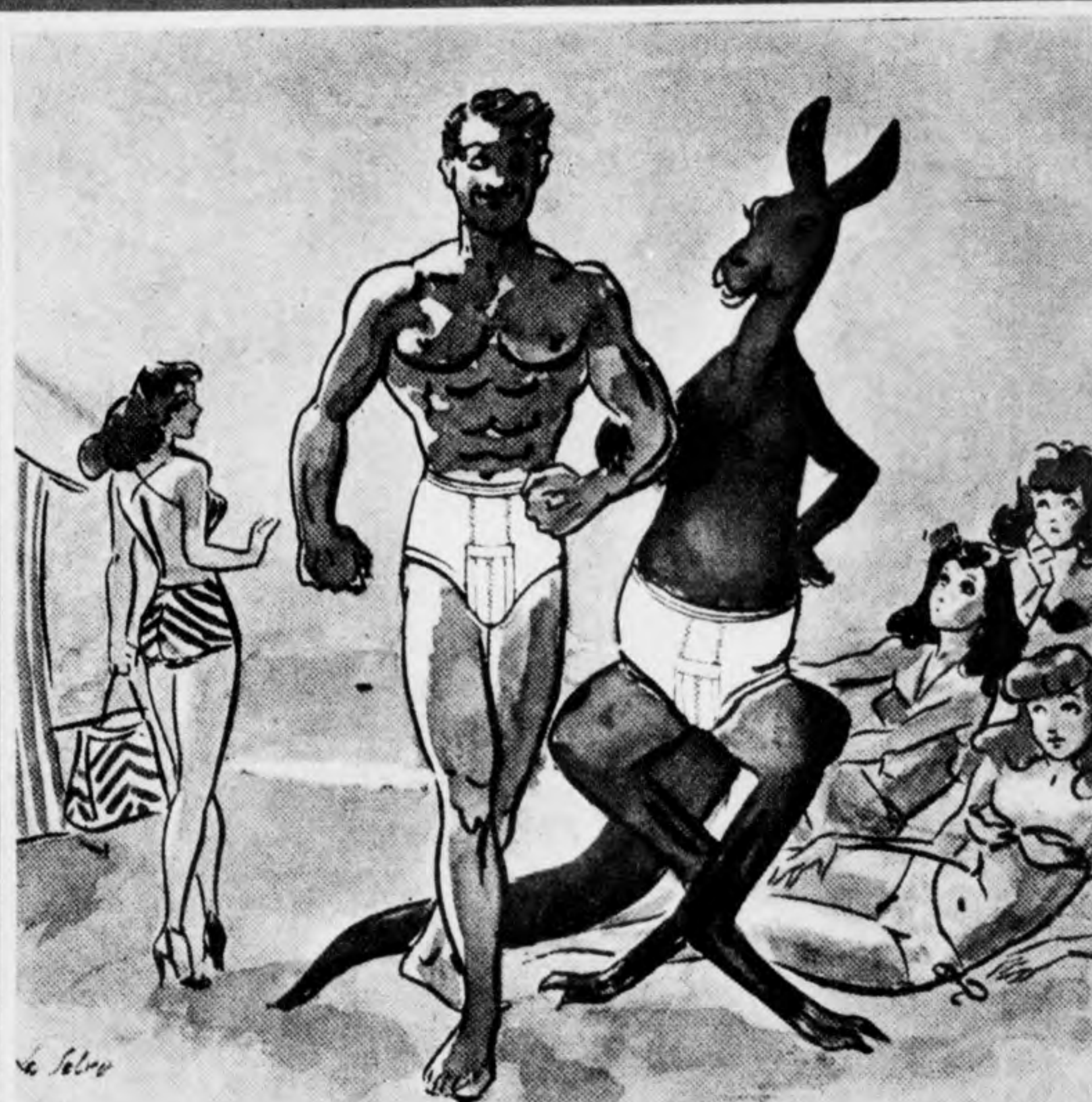
ALTIPAN
LUMIÈRE



LA NOUVELLE
PELLICULE
qui permet les
grands instantanés
par tous
les temps

LUMIERE

EN VENTE CHEZ TOUS LES
REVENDEURS-PHOTO AGRÉÉS



SLIP



MARQUE ET MODÈLE DÉPOSÉS

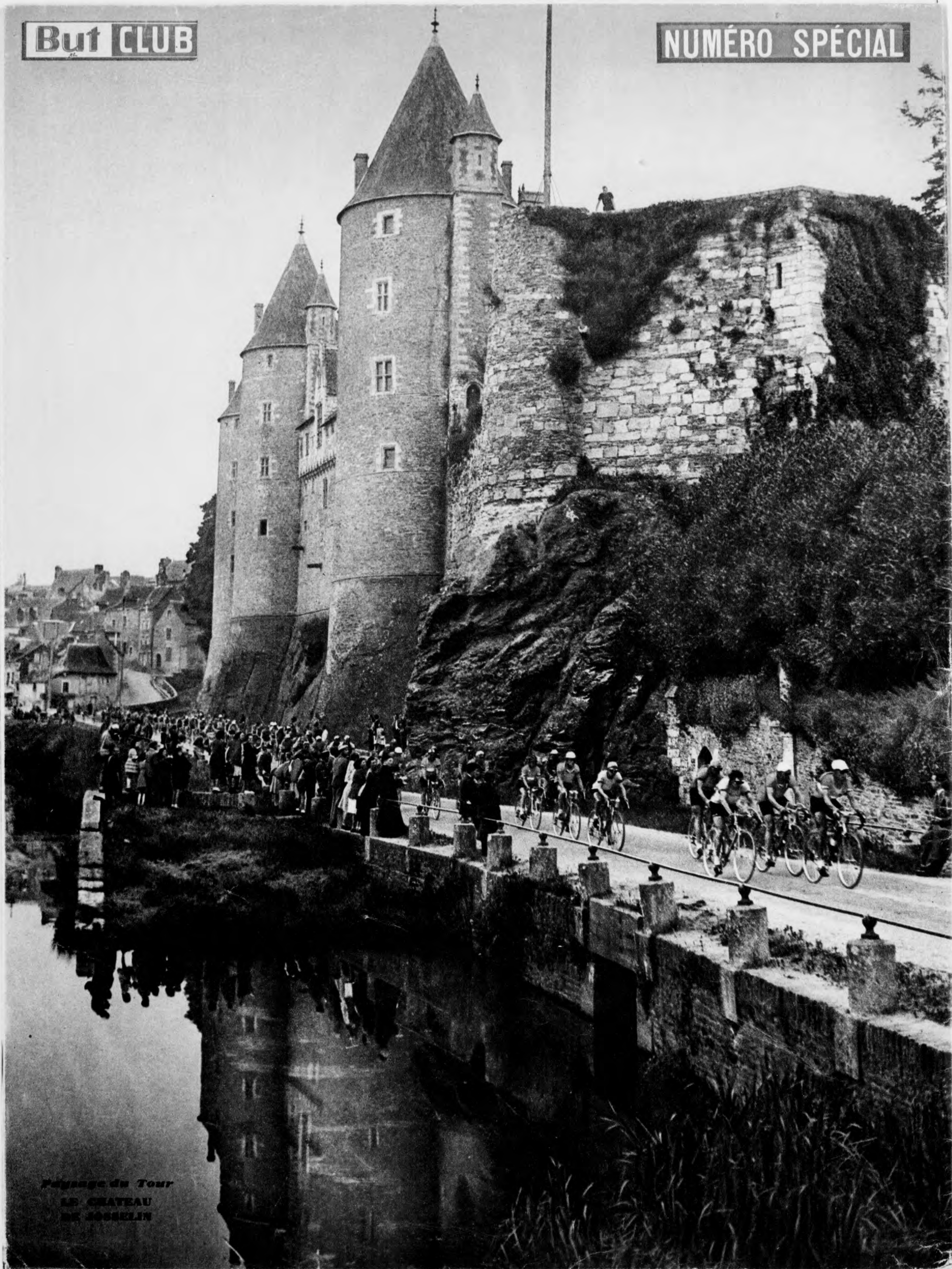
KANGOUROU

Le seul normal par sa conception

MAV

But CLUB

NUMÉRO SPÉCIAL



Paysage du Tour
**LE CHATEAU
DE JOSSELIN**